

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506049>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Wednesday, May 29, 1991
Thursday, June 6, 1991
Tuesday, September 17, 1991
Tuesday, September 24, 1991

Chairman: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mercredi 29 mai 1991
Le jeudi 6 juin 1991
Le mardi 17 septembre 1991
Le mardi 24 septembre 1991

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 106(1) and (2), election of Chairman and Vice-Chairmen

Future Business

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, consideration of Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act

WITNESSES:

(See back cover)

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 106(1) et (2), élection du président et des vice-présidents

Travaux futurs

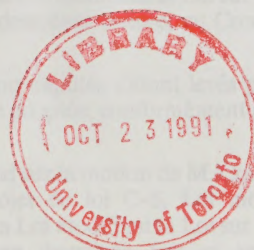
Conformément à son Ordre de renvoi, daté du 28 mai dernier, la considération du Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Joe Comuzzi
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Joe Comuzzi
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons:

Friday, May 24, 1991

Mr. Tremblay (Québec-Est) for Mr. Cooper, from the Standing Committee on House Management, presented the Second Report of the Committee, which is as follows:

Your Committee recommends that the Standing and Legislative Committees of this House be composed of the Members listed below:

Transport

Iain Angus
Ken Atkinson
Joe Comuzzi
Robert Corbett
Sergio Marchi
Denis Pronovost
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

ATTEST

Extracts from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Tuesday, May 28, 1991:

Pursuant to Standing Order 73(3)(b), Mrs. Martin (Lincoln) for Mr. Corbeil, seconded by Mr. Epp, moved,—That Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act, be referred, after second reading, to the Standing Committee on Transport.

And fewer than five Members having risen to object, the motion was deemed adopted, pursuant to Standing Order 73(3)(b).

Debate was resumed on the motion of Mr. Corbeil, seconded by Mr. Epp,—That Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

The Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes :

Le vendredi 24 mai 1991

M. Tremblay (Québec-Est), au nom de M. Cooper, du Comité permanent de la gestion de la Chambre, présente le deuxième rapport de ce Comité dont en voici le texte :

Votre Comité recommande que les Comités permanents et législatifs de la Chambre soient composés des députés dont les noms figurent ci-après :

Transports

Iain Angus
Ken Atkinson
Joe Comuzzi
Robert Corbett
Sergio Marchi
Denis Pronovost
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

ATTESTÉ

Extraits des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi, 28 mai 1991 :

Conformément à l'article 73(3)(b) du Règlement, M^{me} Martin (Lincoln), au nom de M. Corbeil, appuyé par M. Epp, propose,—Que le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit renvoyé, après la deuxième lecture, au Comité permanent des transports.

Et moins de cinq députés s'étant levés pour s'y opposer, la motion est réputée adoptée, conformément à l'article 73(3)(b) du Règlement.

Le débat reprend sur la motion de M. Corbeil, appuyé par M. Epp,—Que le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix est agréée.

En conséquence, le projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 29, 1991

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Iain Angus, Joe Comuzzi, Robert Corbett, Lee Richardson.

Acting Members present: Don Blenkarn for Ken Atkinson; Stan Keyes for Sergio Marchi.

The Clerk presided over the election of a Chairman.

On the motion of Don Blenkarn, seconded by Joe Comuzzi, it was agreed,—That Robert Corbett do take the Chair of this Committee as Chairman.

The Chairman took the Chair.

On the motion of Don Blenkarn, it was agreed,—That Denis Pronovost be elected Vice-Chairman (Government) of the Committee (in absentia).

On the motion of Stan Keyes, it was moved,—That Sergio Marchi be elected Vice-Chairman (opposition) of the Committee (in absentia).

Notice was received from Don Blenkarn and it was later moved,—That Joe Comuzzi be elected Vice-Chairman (opposition) of the Committee.

The question being put on the first motion, the result was as follows: YEAS: 2; NAYS: 2.

Whereupon, the Chairman declined to vote.

The question being put on the second motion, it was negatived.

After debate, it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

At 3:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, JUNE 6, 1991

(2)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 4:15 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Robert Corbett, Denis Pronovost, Lee Richardson, Geoff Wilson.

Acting Members present: Don Boudria for Sergio Marchi; Lyle Kristiansen for Iain Angus; Gilbert Parent for Joe Comuzzi.

It was agreed,—That the Chairperson be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least three (3) members are present and that both Government and Opposition Members are present.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 29 MAI 1991

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, pour organiser ses travaux.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Joe Comuzzi, Robert Corbett, Lee Richardson.

Membres suppléants présents: Don Blenkarn remplace Ken Atkinson; Stan Keyes remplace Sergio Marchi.

Le greffier procède à l'élection du président.

Sur motion de Don Blenkarn, appuyé de Joe Comuzzi, il est convenu,—Que Robert Corbett soit élu président du Comité.

Le président prend place au fauteuil.

Sur motion de Don Blenkarn, il est convenu,—Que Denis Pronovost (absent) soit élu vice-président (gouvernement) du Comité.

Sur motion de Stan Keyes, il est proposé,—Que Sergio Marchi (absent) soit élu vice-président (opposition) du Comité.

Sur préavis de Don Blenkarn, il est proposé,—Que Joe Comuzzi soit élu vice-président (opposition) du Comité.

La première motion, mise aux voix, donne lieu au partage des voix: 2 pour et 2 contre.

Le président refuse alors de se prononcer.

La deuxième motion, mise aux voix, est rejetée.

Après débat, il est convenu,—Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

À 15 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 6 JUIN 1991

(2)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 16 h 15, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Robert Corbett, Denis Pronovost, Lee Richardson, Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: Don Boudria remplace Sergio Marchi; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Gilbert Parent remplace Joe Comuzzi.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à entendre des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres du Comité soient présents et que le gouvernement et l'opposition soient représentés.

It was agreed,—That the Committee print 550 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*, as established by the Board of Internal Economy.

It was agreed,—That one (1) transcript of all *in camera* meetings be produced to be kept in the Committee Clerk's office for consultation and; that all those transcripts be destroyed at the end of a session.

It was agreed,—That the Committee retain the services of David Cuthbertson as research officer of this Committee and that he be remunerated according to the agreement filed with the Clerk of the Committee.

It was agreed,—That the Committee retain the services of one or more Research Officers from the Library of Parliament, as needed, to assist the Committee in its works, at the discretion of the Chairman.

It was agreed,—That during the questioning of witnesses at any meeting of this Standing Committee, there be allocated 10 minutes for the first questioner of each party and that thereafter, 5 minutes be allocated to each subsequent questioner.

It was agreed,—That at the discretion of the Chairman, reasonable travelling expenses, be paid to witnesses invited to appear before the Committee, and that for such payment of expenses a limit of two (2) representatives per organization be established.

It was moved,—That Sergio Marchi be elected Vice-Chairman (Opposition) of the Committee.

By unanimous consent, the motion was withdrawn.

At 4:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, SEPTEMBER 17, 1991
(3)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 10:15 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Joe Comuzzi, Robert Corbett, Sergio Marchi, Denis Pronovost and Lee Richardson.

Acting Member present: Brian White for Geoff Wilson.

Other Member present: Stan Keyes.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider its future business.

It was agreed,—That Sergio Marchi be elected as Vice-Chairman (Opposition) of the Committee.

It was agreed,—That the Chairman, the Vice-Chairmen and the representative of the other party do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

Il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 550 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, suivant les directives du Bureau de régie interne.

Il est convenu,—Qu'une transcription de toutes les séances tenues à huis clos soit conservée au bureau du greffier pour consultation, et que tous ces documents soient détruits à la fin de la session.

Il est convenu,—Que le Comité retienne les services de David Cuthbertson en qualité de chargé de recherche et qu'il soit rémunéré selon le contrat déposé au bureau du greffier.

Il est convenu,—Que le Comité, s'il le juge à propos et à la discrétion du président, retienne les services d'au moins un attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, pour l'aider dans ses travaux.

Il est convenu,—Que lors de l'interrogation des témoins, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

Il est convenu,—Que, à la discrétion du président, les témoins invités à comparaître devant le Comité soient remboursés de leurs frais de déplacement jugés raisonnables, à raison d'au plus deux délégués par organisme.

Il est proposé,—Que Sergio Marchi soit élu vice-président (opposition) du Comité.

Du consentement unanime, la motion est retirée.

À 16 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 17 SEPTEMBRE 1991
(3)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 15, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Joe Comuzzi, Robert Corbett, Sergio Marchi, Denis Pronovost et Lee Richardson.

Membre suppléant présent: Brian White remplace Geoff Wilson.

Autre député présent: Stan Keyes.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux à venir.

Il est proposé,—Que Sergio Marchi soit élu vice-président (opposition) du Comité.

Il est convenu,—Que le président, les vice-présidents et un représentant de l'autre parti forment le Sous-comité du programme et de la procédure.

It was agreed,—That the Committee undertake as a priority a study on high-speed rail based on the document presented to the members of the Committee by the Library of Parliament.

It was agreed,—That three Committee members, representative of each party, be authorized to attend a two-day conference in Winnipeg regarding grain transportation and that they be reimbursed registration fee, accommodation and related expenses.

It was agreed,—That the two Committee researchers be authorized to attend the above-mentioned conference and that they be reimbursed transportation, registration, accommodation and related expenses.

At 12:00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, SEPTEMBER 24, 1991

(4)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Robert Corbett, Sergio Marchi, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Member present: John Nunziata for Joe Comuzzi.

Other Members present: Stan Keyes, Larry Schneider and Ray Skelly.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Transport Canada: David Whiteman, Assistant Deputy Minister, Aviation; John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning; Pierre Champagne, Senior Director General, Airports Operations; Gerry Berigan, Director General, Corporate Planning and Special Projects; Grant Mazowita, Director, Enforcement and Legislation; and Elizabeth McNab, Legal Counsel, Airports Group.

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, the Committee proceeded to consider Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act.

David Whiteman made a statement, and with the other witnesses, answered questions.

The Committee then proceeded to consider other matters.

On the motion of Ken Atkinson, it was agreed,—That this Committee approve the draft budget, excluding travel, submitted to it this day.

On the motion of Sergio Marchi, it was agreed,—That this Committee approve the draft travel budget submitted to it this day.

Il est convenu,—Que le Comité entreprenne en priorité une étude sur le train à grande vitesse en se fondant sur le document présenté aux membres par la Bibliothèque du Parlement.

Il est convenu,—Que trois membres du Comité, représentant chaque parti, soient autorisés à assister à une conférence de deux jours, à Winnipeg, portant sur le transport par train; que les frais d'inscription, de logement et autres dépenses leur soient remboursés.

Il est convenu,—Que les deux attachés de recherche soient autorisés à assister à la conférence, et que leurs frais de transport, d'inscription, de logement et autres dépenses soient remboursés.

À 12 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 24 SEPTEMBRE 1991

(4)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Robert Corbett, Sergio Marchi, Lee Richardson, Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: John Nunziata remplace Joe Comuzzi.

Autres députés présents: Stan Keyes, Larry Schneider et Ray Skelly.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Transports Canada: David Whiteman, sous-ministre adjoint, Aviation; John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, Groupe des aéroports; Pierre Champagne, directeur général principal, Exploitation des aéroports, Groupe des aéroports; Gerry Berigan, directeur général, Planification centrale et projets spéciaux, Groupe des aéroports; Grant Mazowita, directeur, Législation et application des règlements, Groupe des aéroports; Elizabeth McNab, conseillère juridique, Groupe des aéroports.

Conformément à son ordre de renvoi du 28 mai 1991, le Comité commence l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

David Whiteman fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Le Comité délibère ensuite d'autres questions.

Sur motion de Ken Atkinson, il est convenu,—Que le Comité adopte le projet de budget, excluant les frais de déplacement, qu'on lui a soumis aujourd'hui.

Sur motion de Sergio Marchi, il est convenu,—Que le Comité adopte le budget de déplacement qu'on lui a proposé aujourd'hui.

On the motion of Lee Richardson, it was agreed,—That the Chairman of the Committee be reimbursed for the cost of a working lunch of the Steering Committee and its staff.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Sur motion de Lee Richardson, il est convenu,—Que le président du Comité soit remboursé des frais d'un déjeuner de travail réunissant le comité directeur et des employés.

À 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, May 29, 1991

• 1534

The Clerk of the Committee: I see a quorum. In conformity with Standing Order 106(1) and 106(2), the first item is to elect a chairman. I am ready to receive motions to that effect.

Mr. Blenkarn (Mississauga South): Mr. Chairman, I move that Mr. Robert Corbett be elected as chairman.

• 1535

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I second the motion. Motion agreed to

The Chairman: We are off to a flying start. We will move right on to the election of the two vice-chairmen.

Mr. Blenkarn: I move that Mr. Denis Pronovost be elected as a vice-chairman.

Motion agreed to

Mr. Keyes (Hamilton West): I move that Mr. Sergio Marchi be elected as the second vice-chairman.

Mr. Blenkarn: I move that Mr. Joe Comuzzi be elected as the second vice-chairman.

The Chairman: I have a motion that Sergio Marchi be elected vice-chairman of the committee. We have a further motion that Joe Comuzzi be elected vice-chairman. There being no further nominations, I suggest nominations cease and we call for a vote on this matter.

It has been moved by Stan Keyes that Sergio Marchi be elected the vice-chairman of the committee. Do we have agreement?

The vote is tied, two for and two against.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): On a point of order, misinformation was given out on the Hill that all the committee meetings were suspended until after the vote, so that is why I am late. I did not quite believe it.

The Chairman: You missed the most exciting part of the meeting, my election to the chair.

Mr. Angus: If I had been here I would have supported you, Mr. Chairman.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): The situation we are in now is that the vice-chairmen are being elected and we have already elected as the first vice-chairman Mr. Pronovost. We are now looking at the second one. Mr. Keyes has nominated Mr. Marchi and Mr. Blenkarn has nominated Mr. Comuzzi and we have a hung group, so welcome to the committee.

Mr. Angus: Actually, Mr. Chairman, the three whips just had a bit of consultation during the bells. We suggested that should we be able to contact the chairs, we ask them to hold off on the election of the opposition vice-chairs until the whips can try to sort out a fair, system-wide apportionment. That is a temporary solution.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 29 mai 1991

Le greffier du comité: Je constate qu'il y a quorum. Conformément aux articles 106(1) et 106(2) du Règlement, le premier sujet à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je suis prêt à recevoir les motions à cet effet.

M. Blenkarn (Mississauga—Sud): Monsieur le président, je voudrais présenter la candidature de M. Robert Corbett au poste de président.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): J'appuie la motion. La motion est adoptée

Le président: On démarre en flèche. On passe tout de suite à l'élection des deux vice-présidents.

M. Blenkarn: Je voudrais présenter la candidature de M. Denis Pronovost à un poste de vice-président.

La motion est adoptée

M. Keyes (Hamilton—Ouest): Je propose d'élire nommé M. Sergio Marchi au second poste de vice-président.

M. Blenkarn: Je propose que M. Joe Comuzzi soit élu au second poste de vice-président.

Le président: J'ai reçu deux motions, l'une proposant que Sergio Marchi soit élu vice-président du comité et la seconde, que Joe Comuzzi soit élu vice-président. Comme aucune autre candidature n'est proposée, je suggère que nous mettions ces motions aux voix.

Stan Keyes a proposé que Sergio Marchi soit élu à un poste de vice-président du comité. Êtes-vous en faveur de cette motion?

Il y a égalité des voix, deux en faveur de la motion et deux contre.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): J'invoque le Règlement. On a annoncé sur la Colline que les comités ne pourraient tenir de réunions qu'après le vote. Je suis venu tout de même, car je doutais de l'exactitude de ce renseignement. C'est ce qui explique mon retard.

Le président: Vous avez raté ma nomination au poste de président, le moment le plus excitant de toute cette réunion.

M. Angus: Si j'avais été présent, vous auriez eu mon appui, monsieur le président.

M. Richardson (Calgary Sud—Est): Voici ce qui se passe: nous en sommes à l'élection des vice-présidents, et nous avons déjà élu le premier vice-président, M. Pronovost. Pour ce qui est du second, M. Keyes a proposé la candidature de M. Marchi et M. Blenkarn a proposé celle de M. Comuzzi. Comme il y a égalité des voix dans ce vote, vous êtes donc le bienvenu.

M. Angus: En fait, monsieur le président, les trois whips se sont consultés durant la sonnerie du timbre. Nous avons suggéré qu'il faudrait communiquer avec les présidents des comités et leur demander de reporter l'élection des vice-présidents de l'opposition jusqu'à ce que les whips aient pu établir un système de proportionnalité équitable dans tous les comités. Il s'agit d'une solution temporaire.

[Texte]

Mr. Richardson: I move to adjourn.

Mr. Angus: The intent is that they not all go to the Official Opposition, that some of them go on a *pro rata* basis to the NDP.

The Chairman: The problem is that we have a motion on the floor. I have to ask for concurrence to postpone this. Do I have concurrence?

Some hon. members: No.

The Chairman: Then I have to move on with the motion. Do you understand that, Iain? My hands are tied. I am in the hands of the committee.

Mr. Angus: I move that the—

Mr. Keyes: The motion is out of order.

The Chairman: You cannot move a motion because I have a motion on the floor.

Mr. Angus: Then I move an amendment to the motion that the matter be deferred until the next meeting.

The Chairman: So now we have an amendment to the motion.

Mr. Blenkarn: You cannot amend the motion. You called a vote on it.

An hon. member: Both votes have been nullified.

Mr. Keyes: On a point of order, we have a motion on the floor. We had a vote on the motion, and you cannot, by the rules of order, amend a motion that has already been voted on.

• 1540

The Chairman: That is right, but we have a second motion on the floor. The second motion is—

Mr. Keyes: Can we deal with the first one first?

The Chairman: We did. We came to a tie vote.

Mr. Keyes: Does the chairman not decide on a tie?

Mr. Angus: I have a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Keyes: Can you rule on my point of order first?

Mr. Angus: You cannot have two motions on the floor, as you have just said, so therefore you only have one. We are part-way through. You have to make a determination of whether you vote either way, or I would assume you have the ability to say that because it is a split, 2:2, you re-open the floor.

The Chairman: I will have to seek counsel on this.

I am going to remain neutral on that vote. I think that is in the best interest of the future work of the committee.

You were not here for that vote. You will be here for the next vote, which is a motion that is being put that Mr. Comuzzi be elected vice-chairman.

[Traduction]

M. Richardson: Je propose que la séance soit levée.

M. Angus: Le but de cette mesure est de faire en sorte que tous ces postes ne soient pas confiés à des représentants de l'Opposition officielle et que certains d'entre eux soient confiés, au prorata, à des représentants du NPD.

Le président: Mais nous sommes saisie d'une motion. Je dois donc demander au comité son assentiment pour la remettre à plus tard. Vous êtes tous d'accord?

Des voix: Non.

Le président: Nous devons donc traiter de la motion. Vous comprenez pourquoi, Iain? J'ai les mains liées. Je dépends du comité.

M. Angus: Je propose que. . .

M. Keyes: La motion est contraire au Règlement.

Le président: Vous ne pouvez pas proposer de motion parce que nous sommes déjà saisis d'une motion.

M. Angus: Je propose donc une modification à cette motion, de façon à ce que la question soit reportée à la prochaine réunion.

Le président: Il y a donc une modification proposée à la motion.

M. Blenkarn: Il n'est pas possible de modifier la motion, puisque vous l'avez déjà mise au voix.

Une voix: Les deux votes ont été annulés.

M. Keyes: J'invoque le Règlement. Nous sommes déjà saisis d'une motion. Aux termes des règles de procédure, on ne peut modifier une motion qui a déjà été mise aux voix.

Le président: C'est juste, mais une autre motion a été proposée. Cette deuxième motion. . .

M. Keyes: Pouvons-nous d'abord nous occuper de la première?

Le président: C'est ce que nous avons fait. Il y a égalité des voix.

M. Keyes: Le président ne doit-il pas trancher dans ce cas?

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

M. Keyes: Pouvez-vous d'abord vous prononcer sur mon rappel au Règlement.

M. Angus: Il ne peut pas y avoir deux motions, comme vous l'avez dit. Mais seulement une qui n'a pas été entièrement traitée. Vous devez résoudre le problème de l'égalité des voix soit en votant vous-même, soit en permettant que l'on en propose une autre.

Le président: Je devrai demander un avis à ce sujet.

Il est préférable, je crois, que je m'abstienne de voter, dans l'intérêt des travaux futurs du comité.

Vous étiez absent lors de ce vote. Vous pourrez participer au prochain, qui porte sur une motion proposant que M. Comuzzi soit élu à un poste de vice-président.

[Text]

Mr. Angus: I have a point of order, Mr. Chairman. There is no such motion yet. There may be an intention.

Mr. Keyes: There is a motion already.

Mr. Angus: Hang on. There cannot be. If there was a motion to make one member the vice-chairman and that motion has ended in a tie vote and you have decided not to intervene and therefore assume that the motion is dead, you have yet to have another motion legally put before the committee.

The Chairman: Let me again seek guidance on that, because I think at least in the House of Commons you can have more than one motion on the floor at a time.

Mr. Angus: But you ruled that I could not make a motion.

The Chairman: To that one, because that one had been voted on, but the second one you can make if we—

Mr. Angus: I tried to amend the motion. You said it was not on the floor.

The Chairman: That one was not. That one had been voted on. There is a second motion that is on the floor that you could make an amendment to. I am advised that is correct.

The second motion, which is in order, is that Mr. Joe Comuzzi be elected vice-chairman of the committee. If you want to make an amendment to it, you are free to make an amendment to that particular motion at this time.

Mr. Angus: I move that the matter be referred to the next meeting.

Motion negated

The Chairman: We are now going to deal with the main motion, which is to nominate Mr. Comuzzi as vice-chairman of the committee. All those in favour of Mr. Comuzzi's election?

Mr. Richardson: Can you vote on the same motion twice? Could they raise this in the next meeting? If Comuzzi is defeated now, he is defeated for good.

The Chairman: The committee can do whatever it chooses.

Motion negated

The Chairman: We now have a hung jury. I would recommend that we postpone this decision until the sitting of the next meeting, which will be at the call of the chair.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned.

Tuesday, September 24, 1991

• 1538

The Chairman: Order.

I would like to take this opportunity to welcome officials from the Department of Transport and ask that Mr. David Whiteman, the Assistant Deputy Minister, Aviation, introduce his colleagues to the committee. We will then ask for a brief presentation and open it up for discussion and questions and comments on Bill C-5.

[Translation]

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Cette motion n'existe pas encore. Il ne peut s'agir que d'une intention.

M. Keyes: La motion existe.

M. Angus: C'est impossible. Vous avez été saisi d'une motion visant à élire un vice-président, motion qui a donné lieu à une égalité des voix. Vous avez décidé de ne pas intervenir et, par conséquent, vous supposez que la motion n'existe plus. Il faut donc, selon le Règlement, qu'une autre motion soit présentée au comité.

Le président: Permettez-moi de me renseigner à ce sujet. Je crois savoir que la Chambre des communes, au moins, peut être saisie de plus d'une motion à la fois.

M. Angus: Mais vous avez décidé que je ne pouvais pas présenter de motion.

Le président: Dans le premier cas, c'est parce que nous avons déjà voté. Mais, dans le second cas, si vous voulez. . .

M. Angus: J'ai proposé de modifier la motion. Vous avez répondu que le comité n'était pas saisi de cette motion.

Le président: Pas celle-là. Le vote a déjà été tenu. Il y a une deuxième motion à l'égard de laquelle vous pouvez proposer une modification. On m'a dit que c'est juste.

Cette seconde motion, qui est recevable, porte sur la nomination de M. Joe Comuzzi à un poste de vice-président du comité. Si vous désirez y apporter une modification, vous pouvez le faire maintenant.

M. Angus: Je propose que la question soit reportée à la prochaine séance.

La motion est rejetée

Le président: Nous traiterons maintenant de la motion principale, qui vise à nommer M. Comuzzi à un poste de vice-président du comité. Êtes-vous en faveur de la motion?

M. Richardson: Peut-on mettre deux fois la même motion aux voix? Est-ce que ce point pourrait être soulevé à la prochaine séance? Car si M. Comuzzi est défait maintenant, il l'est de façon définitive.

Le président: Le comité fait comme bon lui semble.

La motion est rejetée

Le président: Nous sommes maintenant dans une impasse. Je recommande que nous remettons cette décision à la prochaine séance, qui aura lieu à la convocation du président.

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

Le mardi 24 septembre 1991

Le président: La séance est ouverte.

Je profite de cette occasion pour souhaiter la bienvenue aux fonctionnaires du ministère des Transports et pour demander à M. David Whiteman, sous-ministre adjoint, Aviation, de nous présenter ses collègues. Je le prierai ensuite de nous présenter un court exposé, puis nous entendrons les questions et commentaires au sujet du projet de loi C-5.

[Texte]

Mr. David Whiteman (Assistant Deputy Minister, Aviation, Transport Canada): Thank you very much, Mr. Chairman.

I am David Whiteman, Assistant Deputy Minister, Aviation for the Department of Transport. The team I have brought with me to answer your questions includes Mr. Grant Mazowita, the Director of Enforcement and Legislation in Aviation; Mr. John Rodocanachi, the Director General of Security and Emergency Planning for the Department of Transport; Elizabeth McNab, of the Legal Services Department of Transport Canada; Pierre Champagne, the Senior Director General of Airport Operations; and Mr. Gerry Berigan, Director General for Corporate Planning for Airports.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Whiteman. It is my understanding that you have a brief presentation you would like to put to the committee on Bill C-5, and I would invite you to do that at this time.

Mr. Whiteman: Thank you, sir. It is very brief. I simply wanted to thank you for the opportunity to address the committee with respect to Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act. We would also be very pleased to answer whatever questions you might have.

Let me first just summarize the main features of the bill, which, as you know, received second reading on May 28, 1991. In essence the bill will give effect to certain ministerial announcements regarding transportation—aviation in particular—and some federal-provincial recommendations that had been made, and will enable the department to fulfil some international obligations under the International Civil Aviation Organization convention. It will also update a number of provisions in the existing act that are really of a housekeeping nature.

• 1540

The main features of the bill are as follows. First of all, the maximum penalty for breach of a designated provision—for example, of noise abatement procedures—will be increased to \$10,000 for a corporation and \$5,000 for an individual.

Secondly, a new section will be added to authorize the Minister of Transport to make agreements with provincial zoning authorities, which would allow those provincial zoning authorities to make and enforce, on behalf of the federal government, zoning regulations for airports.

Thirdly, a new power is proposed to implement the provisions of the convention on international civil aviation. This would be a power to make regulations under the act to implement those new provisions.

The fourth major item is that a new section would be added to the act authorizing the Minister of Transport to make interim orders that would immediately implement urgent safety recommendations resulting from an individual or a body constituted to investigate an aircraft accident—for example, the Transportation Safety Board of Canada.

[Traduction]

M. David Whiteman (sous-ministre adjoint, Aviation, Transports Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'appelle David Whiteman, et je suis sous-ministre adjoint, Aviation, ministère des Transports. Les collègues qui m'accompagnent sont M. Grant Mazowita, directeur, Législation et application des règlements du Groupe de l'aviation; M. John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, du ministère des Transports; Elizabeth McNab, des services juridiques du ministère des Transports; Pierre Champagne, directeur général principal de l'Exploitation des aéroports, et M. Gerry Berigan, directeur général de la Planification centrale du Groupe des aéroports.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Whiteman. Je crois que vous avez un bref exposé à nous présenter au sujet du projet de loi C-5; je vous prie donc de nous en faire la présentation.

M. Whiteman: Merci, monsieur. Mon exposé est très bref. Je tiens simplement à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant le comité au sujet du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Nous serons heureux de répondre à toutes vos questions.

Si vous me le permettez, je donnerai d'abord les grandes lignes de ce projet de loi, qui, comme vous le savez, a été adopté en deuxième lecture le 28 mai 1991. Essentiellement, ce projet de loi donnera effet à certaines annonces ministérielles concernant le transport, le transport aérien plus particulièrement, et à des recommandations fédérales-provinciales, et permettra au ministère de remplir certaines de ses obligations internationales aux termes de la Convention de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce projet de loi permettra aussi l'actualisation de certaines dispositions existantes de nature administrative.

Voici les principales caractéristiques du projet de loi. Tout d'abord, l'amende maximale pour infraction à une disposition désignée—par exemple les mesures antibruit—sera dorénavant de 10,000\$ pour une société et de 5,000\$ pour un particulier.

Deuxièmement, un article sera ajouté qui permettra au ministre des Transports de signer des ententes avec les autorités provinciales de zonage, ententes permettant à celles-ci d'adopter des règlements de zonage et de les faire appliquer au nom du gouvernement fédéral.

Troisièmement, on propose l'octroi d'un nouveau pouvoir concernant l'exécution des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Il s'agirait d'un pouvoir de réglementation visant la mise en oeuvre de ces nouvelles dispositions.

Quatrièmement, un nouvel article autoriserait le ministre des Transports à prendre des arrêtés d'urgence qui donneraient immédiatement suite aux recommandations de sécurité formulées par une personne ou un organisme constitué pour enquêter sur un accident aérien, par exemple, le Bureau de sécurité des transports du Canada.

[Text]

The fifth major item is that the Minister of Transport would be given the power to withhold, to suspend or to cancel an aviation document—that is, a licence or a certificate—when the minister is of the opinion that the past aviation record of the applicant or the document holder or any principal of their company would justify that action.

Finally, there are certain other amendments that will correct and update existing provisions in the act.

My colleagues and I are prepared to answer questions related to any of these issues. I hope you will be able to make use of the briefing books we have provided for you. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Whiteman. I invite my colleagues on the committee to put questions or comments to the departmental officials. Mr. Marchi.

Mr. Marchi (York West): Thank you, Mr. Chairman. A word of welcome to our witnesses. I would like to ask the first question on the proposal to increase the fines from \$1,000 to \$10,000. I would like to know how the \$10,000 was arrived at. Is that perhaps in step with a number of organizations surrounding airports that have been very vocal, for example, Pearson International Airport? Is this \$10,000 figure arrived at with some degree of consultation with communities surrounding various airports?

Second, could you give us an indication of how many airlines, corporations or individuals have been fined, whether there is a backlog, whether people actually pay the fines and whether there has been any follow-up for those who have refused to pay the fines allotted to them?

Mr. Whiteman: Let me start and then I will ask one of my colleagues to give you more details. The amount was arrived at as a result of the requirement to have a meaningful fine. It is very difficult to arrive at an amount that will be of the same importance to various air carriers. There are something like 1,100 air carriers certificated in this country, and \$1,000, which is the present limit, is not very significant to the larger carriers. Perhaps \$10,000 is not all that significant to the larger carriers, but it certainly is to the one- and two-aircraft commercial carriers. So I think it was done as a matter of judgment. It was done in consultation with the minister. The thrust was to give these noise regulations in particular—although it applies to all the administrative sanctions—a few more teeth, so that they would be respected.

• 1545

On the second part of your question, how many occasions, I am not sure we have that information. We would have to look that up and provide that to the committee at a later date, if that would be permissible.

Mr. Marchi: Is it your understanding that there are many or few? I want to get some indication, regardless of what the penalty was, of what kind of track record was served on companies that abused the current and existing regulations.

[Translation]

Cinquièmement, le ministre des Transports aurait le pouvoir de refuser la délivrance d'un document d'aviation canadien, de le suspendre ou de l'annuler—il s'agit ici de permis ou de certificats—lorsque le ministre est d'avis que les antécédents aériens du requérant, du titulaire du document ou d'un des dirigeants de la société le justifient.

Enfin, diverses autres modifications permettront de corriger et d'actualiser les dispositions actuelles de la loi.

Mes collègues et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions. J'espère que le cahier d'information que nous vous avons fourni vous sera utile. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Whiteman. J'invite mes collègues du comité à faire leurs commentaires et à poser leurs questions aux fonctionnaires du ministère des Transports. Monsieur Marchi.

M. Marchi (York-Ouest): Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je souhaite la bienvenue aux témoins. Ma première question porte sur l'augmentation proposée des amendes, lesquelles passeraient de 1,000\$ à 10,000\$. J'aimerais savoir comment on en est arrivé au montant de 10,000\$. Serait-ce en réponse à certains groupes d'intérêts qui se sont fait entendre, par exemple, l'Aéroport international Pearson? En est-on arrivé à ce chiffre de 10,000\$ après avoir consulté les collectivités qui avoisinent les aéroports?

Deuxièmement, pourriez-vous m'indiquer combien de lignes aériennes, de sociétés ou de particuliers ont été mis à l'amende? Y a-t-il un arriéré à ce chapitre? Est-ce que les contrevenants paient l'amende et existe-t-il une forme de suivi pour ceux qui refusent de payer l'amende?

M. Whiteman: Je vous répondrai d'abord, puis je laisserai mes collègues vous donner plus de détails. Nous en sommes arrivés à ce chiffre après avoir constaté qu'il fallait une amende significative. Il est cependant difficile de fixer un montant qui revêtira la même importance pour les divers transporteurs aériens. Il y a au pays environ 1,100 transporteurs aériens homologués, et une amende maximale de 1,000\$, comme c'est le cas actuellement, ne représente pas grand-chose pour les plus grosses sociétés. Une amende de 10,000\$ n'est peut-être pas très significative pour les grands transporteurs aériens, mais elle l'est certainement pour les transporteurs commerciaux ne possédant qu'un ou deux aéronefs. C'était donc une question de jugement. Nous avons consulté le ministre. Notre objectif était de donner plus de mordant aux mesures antibruit plus particulièrement—bien que d'autres sanctions administratives soient aussi touchées—afin qu'elles soient enfin respectées.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question sur la fréquence de ces infractions, je ne suis pas certain de pouvoir vous répondre. Il nous faudrait faire des recherches et vous fournir ces informations plus tard, si vous nous le permettez.

M. Marchi: Selon vous, est-ce que ces incidents sont fréquents ou non? Quelle que soit la pénalité imposée, j'aimerais avoir une idée des antécédents des sociétés qui violent le règlement actuel.

[Texte]

Mr. Grant Mazowita (Director, Enforcement and Legislation, Airports Group, Transport Canada): These provisions, which are primarily applicable at Pearson International... There would be anywhere from three to five reports of violations per week. Some of these, after a preliminary investigation conducted by the department, would result in the assessment of sanctions against the carriers involved. In those cases where fines are assessed, where the case is made, those fines are in fact paid. Very few cases are subsequently referred to the Civil Aviation Tribunal that sits in an appellate authority over these enforcement decisions.

As Mr. Whiteman indicated, we could get you the number of carriers involved, either on an annual or monthly basis, as the committee wishes.

Mr. Marchi: The other frustration felt by a number of groups surrounding Pearson International Airport—there are also a number of organizations in the south end of my riding—concerns noise and the problem with poor alternation of runways. For example, when a plane comes in or leaves on a 24L or 24R, that is going to affect a different community. For instance, our experience at Pearson is that there has been a predominant use of 24L, which affects the south end of the city of North York especially.

A lot of constituents are upset and have requested not the stopping of travel or the removal of the airport—obviously that is not a reality—but a sharing of the burden. How might a piece of legislation address that? It has been an ongoing frustration. I think the airlines like to use 24L because it is the runway closest to a terminal, it is more convenient for passengers, it is less expensive on fuel, and so on. But rather than sharing the burden among a number of communities surrounding the airport, certain communities are penalized.

I want to know how we handle that situation, because it has been a frustrating experience. Often when complaints are lodged at the airport, an answering machine takes the calls, and the communities surrounding the airport get progressively more upset. Obviously, this does not build the rapport any airport needs to have with its neighbours.

Mr. Whiteman: I think it was in response to that frustration that this particular provision was announced by Mrs. Martin. The question of what runway to use is really an air traffic control problem and a weather problem. As I am sure you are aware, we must use the direction of runway that is into the prevailing wind. When the wind is blowing from the northwest, we will use runway 33, but the prevailing wind happens to be in the 24 direction—240 degrees, magnetic—so you are quite right that 24 Left is closer to the terminal. It is more efficient to use the runway that is closest to the terminal, both from an economical point of view, for the airline, and from our point of view, for getting the maximum amount of traffic handled and minimizing delays. But we do use both runways. Normally, one of the runways will primarily be for take-off and the other will primarily be for landings.

[Traduction]

M. Grant Mazowita (directeur, Législation et application des règlements, Transports Canada): Cette disposition s'applique surtout à l'Aéroport Pearson... On signale de trois à cinq infractions par semaine. Le ministère mène une enquête préliminaire et, dans certains cas, une amende est imposée aux transporteurs aériens en cause. Lorsque l'infraction est prouvée et qu'une amende est imposée, les contrevenants paient l'amende. Dans très peu de cas, on en appelle de la décision, et le Tribunal de l'aviation civile est saisi de l'affaire.

Comme M. Whiteman l'a indiqué, nous pouvons vous donner des chiffres plus précis sur le nombre de transporteurs ayant enfreint le règlement, sur une base annuelle ou mensuelle, selon les souhaits du comité.

M. Marchi: Certains groupes dans le voisinage de l'Aéroport international Pearson—et des organisations du sud de ma circonscription—sont particulièrement frustrés et préoccupés par le bruit et le problème des alternances des pistes. Par exemple, lorsqu'il y a un décollage ou un atterrissage sur la piste 24-L ou 24-R, une communauté différente est touchée. Ainsi, à l'Aéroport Pearson, on utilise surtout la piste 24-L, ce qui a des répercussions sur le sud de la ville de North York plus particulièrement.

Bon nombre de commettants sont mécontents; ils ne demandent pas que l'on mette fin aux atterrissages ou aux décollages ou que l'on déplace l'aéroport—de toute évidence, ce serait irréaliste—mais souhaitent que le fardeau soit mieux partagé. Pourrions-nous régler ce problème grâce à une loi? Ces frustrations ne datent pas d'hier. J'imagine que les lignes aériennes préfèrent utiliser la ligne 24-L parce qu'elle est près de l'aérogare, ce qui est plus pratique pour les passagers, réduit les dépenses de carburant, et ainsi de suite. Mais plutôt que de partager le fardeau équitablement entre les différents quartiers entourant l'aéroport, on pénalise certaines communautés.

J'aimerais savoir comment nous pourrions régler ce problème, car les frustrations sont grandes. Souvent, les gens appellent à l'aéroport pour porter plainte et se voient obligés de laisser un message à un répondeur automatique. Les habitants des quartiers entourant l'aéroport sont de plus en plus mécontents. Manifestement, cela n'améliore en rien les rapports que désire entretenir tout aéroport avec ses voisins.

M. Whiteman: Je crois que c'est en réponse à ces frustrations que M^{me} Martin a proposé ces dispositions. L'utilisation des différentes pistes est fonction du trafic aérien et de la météo. Vous savez sans doute que nous devons choisir la piste qui se trouve au vent dominant. Lorsque le vent souffle du nord-ouest, nous employons la piste 33, mais si le vent dominant est dans la direction 240 degrés magnétiques—nous employons la piste 24-L, qui est la plus près de l'aérogare, comme vous l'avez mentionné. Il est préférable d'employer la piste qui est la plus près de l'aérogare; c'est plus économique pour la ligne aérienne, et cela nous permet de faire atterrir et décoller un maximum d'avions avec un minimum de retard. Mais nous employons les deux pistes. Habituellement, l'une sert principalement aux décollages et l'autre aux atterrissages.

[Text]

• 1550

I do not know how you could possibly legislate that kind of thing, but I can assure you that the noise consciousness of our air traffic controllers is very high. They are well aware of the situation and well aware of the complaints and do their best to minimize them.

Also, as you know, we have noise abatement procedures that the pilots are required to follow. These are not popular with pilots, because they do not like to be manoeuvring the aircraft when they are busy cleaning it up after take-off, but they do follow the procedures.

So we do the best we can, Mr. Marchi, but there are bound to be... Airplanes are noisy; there is no getting around it, and if there was only one runway, we would not have any choice anyway.

Mr. Marchi: The other major problem, obviously, is the late-night, early-morning traffic, particularly—again, through experience—the late-night charter traffic, where there always seem to be more exceptions to the rule in terms of late departures from southern destinations or problems that arise in another part of the world and Pearson has to land them. Again, from a resident's viewpoint, surrounding the airport, they tend to be the greater exception to the rule.

Is that something that will be governed by this legislation? Is there anything in particular that we can do to try to make that charter traffic fit in with the time lines of an airport, rather than continuing to stretch the rules and make a great number of exceptions and having these planes land at all hours of the night?

Mr. Whiteman: I would hope that this would help. It seemed to us that some of the charter operators were simply looking at the \$1,000 fine as a cost of doing business and were violating the curfew. We think this new maximum permitted sanction will reduce the incidence of intentional violations of the curfew.

But there will always be the occasions, as you mentioned yourself, for emergency reasons or because another airport is closed down due to bad weather and Toronto has to be used as an alternate, where that will happen. But I think this will help that situation.

Mr. Nunziata (York South—Weston): With regard to the penalties, who imposes them?

Mr. Whiteman: The minister imposes the penalty through his delegated officials and the offender is interviewed, the fine is discussed, and the offender then has the option of appealing to the Civil Aviation Tribunal.

Mr. Nunziata: How often do offenders appeal?

Mr. Mazowita: Frequently. Actually, with respect to the noise provisions, at least, there is not, as I indicated a little earlier, a high incidence of appeals being made to the Civil Aviation Tribunal—in this regard, at least. In fact, the last statistics I saw, generally, in respect of all enforcement actions taken by the department, show that something less than 25% of these cases are in fact appealed to the tribunal. There is a system of voluntary payment, and only where the offender does not voluntarily pay the fine would we refer the case to the tribunal and then they would hold the hearings.

[Translation]

Je ne sais pas comment on pourrait légiférer à ce chapitre, mais je peux vous assurer que les contrôleurs aériens sont très conscients du problème du bruit. Ils connaissent bien la situation, ils savent qu'il y a des plaintes et ils font de leur mieux pour les minimiser.

Vous savez sans doute qu'il existe aussi des mesures antibruit que les pilotes doivent suivre. Ce ne sont pas des mesures populaires, car les pilotes n'aiment pas manoeuvrer les avions pendant le nettoyage après le décollage, mais ils suivent néanmoins ces modalités.

Nous faisons donc l'impossible, monsieur Marchi, mais inévitablement... Les avions sont bruyants; nous ne pouvons rien y faire, et s'il n'y avait qu'une seule piste, nous n'aurions pas le choix.

M. Marchi: L'autre grand problème est celui du trafic tard la nuit et tôt le matin, particulièrement—et j'en ai fait l'expérience—le trafic des vols nolisés qui atterrissent et décollent tard la nuit; il semble qu'il y ait beaucoup d'exceptions pour les départs tardifs à destination du Sud ou lorsqu'un problème survient dans un autre pays et qu'on demande à atterrir à l'Aéroport Pearson. Pour ceux qui habitent près de l'aéroport, il semble y avoir beaucoup d'exceptions à la règle.

Est-ce que ce projet de loi régit ce genre de situation? Ne pourrait-on rendre les horaires des vols nolisés plus conformes à ceux des aéroports, plutôt que de continuer à multiplier les exceptions et à faire atterrir ces avions à n'importe quelle heure de la nuit?

M. Whiteman: J'espère que les mesures proposées amélioreront cette situation. Il semble que les compagnies de nolisés considéraient l'amende de 1,000\$ comme faisant partie des frais d'exploitation et ne se gênaient pas pour violer le couvre-feu. Avec la nouvelle amende maximale, nous espérons assister à une diminution du nombre de violations délibérées du couvre-feu.

Mais, et vous l'avez vous-même mentionné, il y aura encore du trafic aérien après le couvre-feu pour des raisons d'urgence ou parce qu'un autre aéroport est fermé pour cause de mauvais temps et qu'il faut utiliser les installations de Toronto. Mais je crois que les nouvelles mesures amélioreront la situation.

M. Nunziata (York—Sud—Weston): Qui impose ces amendes?

M. Whiteman: C'est le ministre qui impose ces amendes par l'entremise de ses fonctionnaires; on interroge les contrevenants, on discute de l'amende qui sera imposée, et le contrevenant peut toujours en appeler au Tribunal de l'aviation civile.

M. Nunziata: Est-ce que ces appels sont nombreux?

M. Mazowita: Oui. Mais, en fait, en ce qui a trait aux mesures antibruit à tout le moins, le Tribunal de l'aviation civile est saisi de peu d'appels—à cet égard à tout le moins. Selon les dernières statistiques que j'ai vues, en général, moins de 25 p. 100 des mesures punitives prises par le ministère font l'objet d'un appel devant le tribunal. Selon le système de paiement volontaire, le tribunal n'est saisi que des cas où le contrevenant n'a pas payé volontairement l'amende, et des audiences sont alors tenues.

[Texte]

Mr. Nunziata: The amount of the fine is at the discretion of an official, so the person does not appear before any tribunal or court but does have the option of appealing whatever decision is made. Are you satisfied that the maximum fines proposed in this legislation would act as a deterrent in the circumstances?

Mr. Mazowita: With respect to the discretion, at least, we do have tables of sanctions that are published in our compliance manual. We have suggested penalties for first, second, third and subsequent type offences, and we do have a graduated scheme. Generally, the first offence, where we have a violation penalty of \$10,000 maximum, would be \$1,000 to \$2,000, going to \$4,000, generally going to the \$10,000 maximum for a third or further violation. There is a graduated scheme.

• 1555

Mr. Nunziata: So in effect you have minimum penalties?

Mr. Mazowita: The legislation sets a ceiling, but in terms of providing guidance to our inspectors and our regional officials, who in fact make the assessments, we do have guidelines established in a public document.

Mr. Nunziata: Did you consider minimum fines as opposed to a range from \$0 to \$10,000? Did you consider a minimum-to-maximum range?

Mr. Whiteman: There is a difficulty with that. The Department of Justice has advised us that this is not normally done in legislation. In other words, there should be no fettering of the decision as to how much the fine should be, just as a matter of policy. I know it is done in certain cases, but other violations covered by the Aeronautics Act, much more serious, safety-type violations, do not have a minimum assigned. That is why in our proposal we simply established a maximum, to give it some teeth, but not a minimum.

Mr. Nunziata: I have one final question, Mr. Chairman. With regard to the major carriers, Air Canada and Canadian Airlines, can you give us some indication of how often they breach the regulations? How often are they fined? It seems to me that even with the \$10,000 maximum fine you are suggesting, it would hardly be a deterrent to a multimillion dollar airline.

Mr. Mazowita: I do not have those statistics with me, but I can provide them to the committee.

Mr. Nunziata: From your experience, are they good corporate citizens? Do they respect the regulations or do they—

Mr. Whiteman: Yes.

Mr. Nunziata: —as you put it, consider it a cost of doing business? If breaking the law becomes part of a major corporation's mentality, the type of mentality that says it is a cost of doing business, then we seriously have to reconsider the nature of the penalties; obviously they are not high enough. I am wondering whether Canadian and Air Canada might consider the \$10,000 just a more expensive cost of doing business than the \$1,000.

[Traduction]

M. Nunziata: Le montant de l'amende est laissé à la discrétion d'un fonctionnaire; le contrevenant ne comparait pas devant un tribunal, mais peut interjeter appel. Croyez-vous que, dans les circonstances, les amendes maximales proposées dans ce projet de loi serviront de mesure dissuasive?

M. Mazowita: En ce qui concerne le pouvoir discrétionnaire dont jouissent les fonctionnaires, nous publions dans nos manuels des tableaux d'amendes. Nous suggérons une amende pour la première, la deuxième et la troisième infractions et les infractions subséquentes; nous avons donc un système échelonné. De façon générale, la première infraction commande une amende de 1,000\$ à 2,000\$, l'infraction suivante, une amende de 4,000\$, la troisième infraction, ou les infractions ultérieures, le maximum de 10,000\$. Les amendes sont progressives.

M. Nunziata: Il y a donc des amendes minimums?

M. Mazowita: La loi établit un maximum; pour ce qui est de directives officielles aux inspecteurs et aux fonctionnaires régionaux, lesquels sont appelés à prendre des décisions, il n'y en a pas.

M. Nunziata: Avez-vous jamais envisagé d'établir des amendes minimums par opposition à une échelle qui va de 0\$ à 10,000\$? Avez-vous jamais envisagé de fixer un minimum et un maximum?

M. Whiteman: Il y a un problème à cet égard. Selon le ministère de la Justice, ce n'est pas la façon normale de procéder dans une loi. En d'autres termes, les décisions quant au montant exact de l'amende ne devraient normalement pas être prises d'avance. Il y a certaines dérogations à cette règle, mais pour ce qui est des autres infractions prévues au titre de la Loi sur l'aéronautique, des infractions plus graves rattachées à la sécurité, il n'y a pas de minimum. Voilà pourquoi nous avons établi un maximum, nous voulions une loi efficace, mais non pas de minimum.

M. Nunziata: Encore une question, si vous le permettez, monsieur le président. J'aimerais savoir avec quelle régularité les principaux transporteurs, soit Air Canada et les Lignes aériennes canadiennes, violent les règlements. Sont-ils mis à l'amende souvent? Il me semble que même le maximum de 10,000\$, tel que proposé, ne peut guère avoir d'effet dissuasif sur une ligne aérienne valant des millions de dollars.

M. Mazowita: Je n'ai pas ces données en main, mais je puis les obtenir pour le comité.

M. Nunziata: Selon vous, ces transporteurs se comportent-ils en bons citoyens? Respectent-ils les règlements, ou encore. . .

M. Whiteman: Oui.

M. Nunziata: . . . estiment-ils que les amendes sont des dépenses d'affaires comme les autres? Si violer la loi devient normal pour une grande société, si le paiement des amendes en vient à être considéré comme normal, nous devons sans doute revoir le barème de nos amendes; de toute évidence, elles ne sont plus suffisantes. Je me demande si une amende de 10,000\$ plutôt que de 1,000\$ risque de faire une différence pour les Lignes aériennes canadiennes ou pour Air Canada.

[Text]

Mr. Whiteman: In the little over two years that I have been with the department, to my knowledge Canadian has never been fined. Air Canada has been fined once for something other than a noise violation, and they paid promptly.

I do not think the regulators believe that the two major airlines in this country are anything but very professional operators, very safe operators who abide by the rules. They set an excellent example for the smaller carriers.

Mr. Skelly (North Island—Powell River): Mr. Chairman, clause 13, proposed subsection 6.71(1) of the bill says:

6.71(1) The Minister may refuse to issue a Canadian aviation document, where the Minister is of the opinion that the public interest and, in particular, the record in relation to aviation of the applicant or of any principal of the applicant warrant it.

What would make that necessary?

Mr. Whiteman: That provision is being proposed because we have had occasion to suspend or even cancel the operating certificate of an air carrier. The owner of that carrier would simply reapply for a new certificate, and if he meets the requirements, we are obliged to issue a new certificate.

Other than his technical qualifications, we have no means of assessing his ability to successfully and safely operate the airline. But if we know that he has violated on many occasions, has wilfully broken some of the regulations, has run an unsafe operation, we clearly do not want to give him another certificate. This is the reason for that provision.

• 1600

Mr. Skelly: Is it not a crime to break the regulations? Would you not proceed against an individual who did that under a different mechanism? Does it not say in the regulation that the minister may grant a document, which means that he may not, as well?

Are there not already provisions in this act saying that if the minister is seriously concerned about safety he has the right to suspend?

Mr. Whiteman: Yes, he can suspend, but in order to have a solid legislative basis for not reissuing, we felt this provision would be helpful.

Mr. Skelly: It frightens the hell out of me, quite frankly. Some time ago a young fellow in Port Alberni decided to pursue some training as an aeronautical maintenance engineer. He took 18 months, took an apprenticeship, completed his training, and did the school. He did the whole works; he completed it. He applied for the AME licence.

I guess the regional director decided he did not like him or he did not like something about him. He said he could not have his ticket. When he was questioned further about this, he said their feeling was that the minister may issue a document and in that case chose not to.

[Translation]

M. Whiteman: Je suis au ministère depuis un peu plus de deux ans; à ma connaissance, les Lignes aériennes canadiennes n'ont jamais été mises à l'amende. Air Canada l'a été une fois pour une infraction non reliée au bruit, et elle a acquitté l'amende rapidement.

Pour les instances de réglementation, les deux principales lignes aériennes du pays agissent de façon très professionnelle, très sécuritaire, en respectant les règlements. Elles donnent l'exemple aux petits transporteurs.

M. Skelly (North Island—Powell River): Monsieur le président, l'article 13 du projet de loi, paragraphe proposé 6.71(1), prévoit ce qui suit:

6.71(1) Le ministre peut refuser de délivrer un document d'aviation canadien s'il estime que l'intérêt public, et notamment les antécédents aériens du demandeur ou de tel de ses dirigeants, le requiert.

Pourquoi avez-vous besoin de cette disposition?

M. Whiteman: Nous proposons cette disposition parce qu'il nous est arrivé de suspendre ou même d'annuler le certificat d'exploitation d'un transporteur aérien. Or, nous nous sommes aperçus que le propriétaire n'avait qu'à demander un autre certificat; à ce moment-là, s'il répondait aux conditions prévues, nous n'avions d'autre choix que de lui délivrer un nouveau certificat.

Nous devons nous en tenir à ses aptitudes techniques; nous ne pouvions pas utiliser d'autres repères pour juger de sa capacité d'exploiter avec succès et de façon sécuritaire une ligne aérienne. Si nous savons qu'il a violé la loi en plusieurs occasions, qu'il a volontairement enfreint les règlements, a agi d'une façon non sécuritaire, nous ne voulons pas avoir à lui remettre un autre certificat. C'est la raison pour laquelle nous voulons pouvoir compter sur cette disposition.

M. Skelly: N'est-ce pas un crime d'enfreindre les règlements? Ne pouvez-vous pas poursuivre dans une autre arène la personne en cause? Et les règlements ne prévoient-ils pas que le ministre peut délivrer ou ne pas délivrer un document?

La loi ne stipule-t-elle pas déjà que si le ministre a des doutes quant à la sécurité des opérations, il peut suspendre le document?

M. Whiteman: Il peut le faire, mais pour que nous ayons sur le plan juridique de bonnes raisons de ne pas rétablir le document, nous avons besoin de cette disposition.

M. Skelly: Je dois vous avouer qu'elle me fait très peur en ce qui me concerne. Il y a quelque temps, un jeune homme de Port Alberni a décidé de devenir ingénieur d'entretien aéronautique. Il y a consacré 18 mois, est entré en apprentissage, a terminé sa formation, y compris la formation à l'école. Il a complété toutes les étapes et a présenté sa demande en vue d'obtenir la licence d'ingénieur d'entretien aéronautique.

Le directeur régional, qui ne l'aimait pas ou avait une dent contre lui, la lui refusa. Appelé à s'expliquer par la suite, il devait indiquer que le ministre avait le pouvoir de délivrer ou de ne pas délivrer ledit document.

[Texte]

There is no appeal. You cannot go to the Civil Aviation Tribunal with that. Because the procedures are limited through Transport, you do not make an application to enter an apprenticeship training program for it. You complete the whole works, spend thousands of dollars and then have some individual decide that you do not fit the profile that the individual would like having a document. He simply does not give it to you. He then invites you to go to federal court to try to obtain the document, to test your case. Of course, if you have completed a program like that and you are not employed, you do not have the option.

We are not talking about operating certificates here. We are talking about all documents. To my way of thinking, you already have the authority within the legislation. There are very powerful provisions in there to deal with it, even with the ones you already lay out.

Why would you want even more power without at least putting in some compensating appeal process to let the issue of documents also fall within the purview of the Civil Aviation Tribunal? Why would you not do that?

Mr. Whiteman: As you have pointed out, the suspension and cancellation is appealable; the unwillingness to grant a document is not. The only provision now that the minister has... By the way, in the case you are referring to, this was not done by an official. This was in fact presented to the minister and approved by the minister. That power is not used without a great deal of thought and study or the minister's personal approval.

Mr. Skelly: It is my understanding that the minister did not see that until it was pressed well on, well ahead. In discussion with the minister, it indeed had to be forced through to that level. It eventually was, and because of the unfortunate situation, the individual was not able to pursue it further. But that is not automatically done.

Mr. Whiteman: It clearly starts with officials. They are the ones who deal with the application and they are the ones who would be aware of any public interest problem. As far as I know, that was the provision used. It was not in the public interest to issue that document.

That provision is already in the act, you are quite right. It is difficult to defend.

Mr. Skelly: I think it really is difficult to defend, because it is almost to the extent of an abuse of power. You have an enormous amount of power under this legislation. My understanding is that you can issue the document and immediately suspend it.

Mr. Whiteman: We would have to have grounds to suspend. This has to be presented to the document holder and has to be supportable.

Mr. Skelly: I certainly would think you would want to have grounds to suspend it and you would want the individual to appear before the tribunal. If you are withholding a document, after an individual... it is the same as obtaining a pilot's licence. We are not talking about operating certificates here; we are talking about everything. If you spend \$5,000 for a pilot's licence and suddenly the minister or an official decides you are not the kind of individual they would like to

[Traduction]

Il n'y a pas d'appel. Le Tribunal de l'aviation civile ne peut pas intervenir dans ces circonstances. Le processus est limité lorsqu'on veut passer par le ministère des Transports; on ne lui présente donc pas sa demande en vue de participer à un programme d'apprentissage. On termine son programme, on y consacre des milliers de dollars, pour se faire dire finalement qu'on ne correspond pas à l'idée que le ministère se fait du titulaire d'un document. Si on n'est pas satisfait, on n'a qu'à présenter sa cause à la Cour fédérale. Évidemment, lorsqu'on est dans ce genre de situation, qu'on n'a pas d'emploi, ce n'est pas une option.

Nous ne parlons pas seulement ici des certificats d'exploitation. Nous parlons de tous les documents. En ce qui me concerne, vous avez déjà suffisamment de pouvoir en vertu de la loi. Vous pouvez régler tous les cas qui se présentent, même ceux que vous avez indiqués.

Pourquoi en voulez-vous encore plus, sans au moins prévoir une certaine compensation, soit un processus d'appel? Pourquoi la délivrance des documents ne pourrait-elle pas également relever du Tribunal de l'aviation civile?

M. Whiteman: Comme vous l'avez indiqué, la suspension et l'annulation des documents peuvent faire l'objet d'un appel, mais non pas le refus d'octroyer un document. La seule disposition que le ministre peut invoquer actuellement... Soit dit en passant, dans le cas que vous avez signalé, la décision n'a pas été prise par un fonctionnaire. L'affaire a été soumise au ministre, et il a dû donner son approbation. Ce genre de pouvoir n'est utilisé qu'avec beaucoup de circonspection ou avec l'approbation personnelle du ministre.

M. Skelly: Si je comprends bien, le ministre n'a été mis au courant que sur le tard. Il semble que la décision lui ait été imposée. Quoi qu'il en soit, elle s'est révélée négative, et le jeune homme en question n'a pas été en mesure, à cause de sa situation difficile, de porter l'affaire à un autre niveau. Cependant, il semble que la décision ne soit pas automatiquement prise par le ministre.

M. Whiteman: Le processus commence au niveau des fonctionnaires. Ce sont eux qui reçoivent les demandes et qui savent quel est l'intérêt public dans les circonstances. Que je sache, c'est le critère qui a été utilisé. La délivrance du document dans ce cas n'était pas dans l'intérêt public.

Cette disposition se trouve déjà dans la loi, vous avez raison. Elle est quand même difficile à défendre.

M. Skelly: Elle est difficile à défendre en effet, parce qu'elle frise l'abus de pouvoir. Vous avez des pouvoirs énormes en vertu de la loi. Si je comprends bien, vous pouvez délivrer un document et le suspendre immédiatement.

M. Whiteman: Il faut des raisons pour suspendre un document. Ces raisons doivent être révélées au titulaire et être défendables.

M. Skelly: J'espère que vous avez des raisons pour suspendre un document et que vous êtes prêts à permettre à la personne intéressée d'aller devant le tribunal. Si vous refusez de délivrer le document après qu'une personne... La licence d'un pilote est un autre exemple. Il ne s'agit pas ici des certificats d'exploitation; il s'agit de tous les documents. Si une personne dépense 5,000\$ pour obtenir sa licence de pilote et que le ministre ou un fonctionnaire décide qu'il n'en

[Text]

have as one of those, that is the end of it. You do not have an appeal unless you go to court over it.

• 1605

Why would you not open that up to the Civil Aviation Tribunal and allow an appeal on the refusal to issue a document?

Mr. Whiteman: I do not think we have even considered that, but let me ask Mr. Mazowita.

Mr. Mazowita: The grounds for suspending or cancelling documents and what recourse was available to the Civil Aviation Tribunal was all established, of course, through the 1985 amendments to the act.

At the time a distinction was made between—we are getting into areas of administrative law—those decisions by officials that are considered judicial or quasi-judicial, where rights are vested in individuals. Where we have a person who has already been issued a document and he is potentially earning a living on the basis of that document, to take away his rights is termed in law—Mrs. McNab may have further guidance for us—a quasi-judicial decision. Clearly, there has to be this appeal process, which was provided for in the 1985 amendments to the act.

The initial issue of a document on the other hand, at least in law, is characterized as something more of an administrative type of activity. In general, although there is less of a duty... rather, there is a duty imposed to act fairly as opposed to a duty to provide the individual with a hearing, but I will not get into the legal theories behind the two.

With respect to most documents, where a person applies for a document and there is a withholding based on non-compliance with the standards, clearly the recourse of the individual is to reapply or to demonstrate to the department that he does in fact meet stated standards. With respect to this particular clause, this amendment to the Aeronautics Act, the current provision we have in the regulations provides for a general withholding of documents, where it is in the public interest. In the case you are raising, the authority would have been exercised by the minister pursuant to that air regulation, which is number 810.

By bringing this amendment into the act, we are putting it on a firmer legal footing, but perhaps more importantly, we are also fettering, to a certain extent, the minister's and his delegates' decisions in this area by linking that decision to the previous aviation record of the individual. So only where those grounds exist would this authority be exercised.

Mr. Skelly: So in this case the individual would have to have had a history in aviation to have a subsequent document withheld; they would have had to have held a previous document.

Mr. Mazowita: That is right.

Mr. Skelly: This could not be the initial issuing of the document.

Mr. Mazowita: That is correct.

[Translation]

veut pas comme pilote, c'est la fin. La personne n'a pas d'autre recours que le recours judiciaire.

Pourquoi ne pas faire intervenir le Tribunal de l'aviation civile et faire en sorte que le refus de délivrer un document puisse faire l'objet d'un appel?

M. Whiteman: Je ne crois pas que nous l'ayons jamais envisagé, mais je vais demander à M. Mazowita de le confirmer.

M. Mazowita: Les raisons pour suspendre ou annuler les documents ainsi que le recours possible au Tribunal de l'aviation civile ont été établis au moment des modifications à la loi de 1985.

À ce moment-là, il y a eu une distinction de faite—nous abordons ici le droit administratif—concernant les décisions des fonctionnaires considérées comme judiciaires ou quasi judiciaires, mettant en cause des droits individuels. Lorsqu'une personne s'est déjà vu délivrer un document et qu'elle en tire potentiellement son gagne-pain, le fait de lui enlever son droit—M^{me} McNab aurait peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet—constitue, au sens de la loi, une décision quasi judiciaire. Dans ce cas, le processus d'appel s'impose clairement, et c'est ce qui a été prévu dans les modifications de 1985.

En revanche, la délivrance initiale d'un document est considérée de par la loi comme une question administrative. En règle générale, il y a une obligation moindre... ou plutôt, il y a une obligation d'agir équitablement, par opposition à une obligation d'entendre la personne; je ne vais pas discuter en détail des deux situations.

Pour la plupart des documents, lorsqu'une personne présente une demande et essuie un refus parce qu'elle ne répond pas aux normes, son recours consiste à présenter une nouvelle demande et à prouver au ministère qu'elle satisfait cette fois aux normes. Pour ce qui est de cet article en particulier, de cette modification à la Loi sur l'aéronautique, les règlements prévoient que des documents peuvent ne pas être accordés lorsque, de façon générale, il est dans l'intérêt public de ne pas les accorder. Le pouvoir qui a été exercé par le ministre dans le cas que vous avez cité relevait précisément du règlement aérien numéro 810.

Notre modification à la loi a pour but d'affermir notre position sur le plan juridique, mais également, et c'est peut-être plus important, de lier dans une certaine mesure la décision du ministre et de ses délégués à la question des antécédents de la personne dans le domaine de l'aviation. Ce n'est que lorsque cette question intervient que ledit pouvoir peut être exercé.

M. Skelly: Donc, il faudrait que la personne ait des antécédents dans le domaine de l'aviation pour qu'un document ultérieur puisse lui être refusé; il faudrait qu'elle ait déjà détenu un document.

M. Mazowita: En effet.

M. Skelly: Il ne pourrait s'agir dans ce cas d'un document initial.

M. Mazowita: C'est juste.

[Texte]

Mr. Atkinson (St. Catharines): If I could return to the fines that are in the legislation, I believe the maximum fine for an individual is \$5,000, and the maximum fine for a corporation is \$10,000. It seems a little out of whack, to be honest with you. If a large corporation—and I know there are smaller ones—is fined \$10,000 and an individual gets fined \$5,000. . . I understand you want to use this as a deterrent, but do you think these ranges are acceptable?

Mr. Whiteman: They are very hard to defend, because they are a judgment call. I do not know whether one should. . . What is the appropriate ratio? I am not sure how one would establish the appropriate ratio between a corporation and an individual, bearing in mind the differences in corporations' and even individuals' ability to pay and the deterrent effect on those people.

These numbers, I have to tell you, were not very scientifically researched. They are judgment numbers. I don't think the department would have any difficulty with changing those numbers, providing they remain substantial and that they do in fact represent a deterrent. Whether the corporation fine should go up or perhaps the individual fine should go down, it is very hard to judge.

• 1610

Mr. Atkinson: So you do not have any experience to say that you have. . . You have mentioned that there has been one fine against the major carriers. Are we looking at deterring individuals, basically? What are we looking at? Corporations, individuals? Can you give us an idea?

Mr. John Rodocanachi (Security and Emergency Planning, Airports Group, Transport Canada): This gives me a chance also to correct a non-intentional misleading of Mr. Nunziata on the security side, because those fines apply to the security side. We have fined the two major carriers on several occasions and that is where the maximum fine comes in.

For example, if a carrier is trying to get a window in Heathrow from Toronto and he is held up by a security provision at the present level of fine of \$1,000 maximum, the local man at least, not the headquarters of the company, might say it is going to cost me a darned sight more to miss my window in Heathrow than \$1,000, so I will breach the regulation and take the maximum fine. So we certainly badly need increased maximums as far as corporations are concerned on the security side, and we do have a considerable number of fines against carriers, both large and small, for breach of security requirements.

As far as the maximum is concerned, certainly as Mr. Whiteman has said from a security point of view, I would welcome, frankly, an increase on the corporation side of maximum, because even \$10,000 on some of these major security things, I think, is on the low side.

Mr. Atkinson: What about the individual fines?

[Traduction]

M. Atkinson (St. Catharines): Je reviens à la question des amendes prévues dans la loi. Je pense que l'amende maximum pour un particulier est de 5,000\$ et, pour une société, de 10,000\$. Il me semble que c'est quelque peu disproportionné. Si une grande société—je comprends qu'il y en a également des petites—paie 10,000\$ et qu'un particulier paie 5,000\$. . . Vous voulez que les amendes aient un effet dissuasif, mais croyez-vous que ces barèmes soient acceptables?

M. Whiteman: Ils sont très difficiles à défendre, parce qu'ils sont arbitraires. Je ne sais pas. . . Quel est le ratio approprié? J'ignore quel pourrait être le bon ratio entre une société et un particulier, compte tenu du fait que la capacité de payer des sociétés, et même des particuliers, peut varier beaucoup. Ainsi, l'effet dissuasif est peut-être très différent chez les uns et les autres.

Je dois vous avouer que ces chiffres ne sont pas le résultat d'une recherche scientifique. Ils ont été fixés arbitrairement. Le ministère ne refuserait sans doute pas de les modifier, à condition qu'ils restent importants et qu'ils continuent d'avoir un effet dissuasif. Il est bien difficile de dire si l'amende pour les sociétés devrait être plus importante et si l'amende pour les particuliers devrait être moindre.

M. Atkinson: Vous ne pouvez donc pas affirmer que c'est à la lumière de l'expérience que. . . Vous avez dit qu'il y avait eu une amende imposée à l'un des grands transporteurs. Visez-vous essentiellement les particuliers? Les sociétés et les particuliers?

M. John Rodocanachi (Sécurité et planification d'urgence, Groupe des aéroports, Transports Canada): Je suis heureux d'avoir l'occasion de corriger l'erreur involontaire qui s'est glissée dans la réponse à M. Nunziata tout à l'heure relativement à la sécurité, parce que ces amendes s'appliquent aux infractions dans le domaine de la sécurité. Nous avons mis à l'amende les deux principaux transporteurs en plusieurs occasions, et c'est ce qui nous amène à parler d'une amende maximum.

Par exemple, si un transporteur essaie d'avoir un créneau à Heathrow à partir de Toronto et est retenu à cause d'une disposition relative à la sécurité, au niveau maximum actuel de 1,000\$, le représentant local, non pas le siège social de la compagnie, peut décider qu'il risque de lui en coûter beaucoup plus s'il rate son créneau à Heathrow; il viole donc le règlement en cause et opte pour l'amende maximum. Donc, nous avons besoin de maximums beaucoup plus élevés à l'endroit des sociétés pour les infractions dans le domaine de la sécurité; il y a de nombreuses amendes imposées aux transporteurs, grands et petits, pour les infractions aux dispositions relatives à la sécurité.

Donc, pour ce qui est du maximum à l'endroit des sociétés, comme M. Whiteman l'indiquait lorsqu'il parlait du domaine de la sécurité, une augmentation est certainement justifiée; même une amende de 10,000\$, pour certaines atteintes importantes à la sécurité, semble assez faible.

M. Atkinson: Qu'en est-il des particuliers?

[Text]

Mr. Rodocanachi: On the individual, we have flexibility. That \$5,000 is a maximum and the typical fine we do on an individual may be \$50 on some of those infractions. So I do not need to go beyond the \$5,000 on the individual, I think. We have enough flexibility under that \$5,000 to levy an appropriate fine for the offence.

Mr. Atkinson: I imagine if it comes before a court, the judge does not have too much experience with the act usually. Is that correct? You would probably have your prosecutor give the guidelines as to the range of fine that he or she would be looking for.

Mr. Rodocanachi: On the first level, it goes before the Civil Aviation Tribunal and that is actually all they do. They are experienced, therefore, in the regulations and are dealing with them all the time. If it goes to Federal Court, then we do have an occasional problem because often the court overlooks the fact that there is no prison alternative. It is just a straight fine. We quite often see that when it comes to court, whatever the crime is, the judge sentences him to a fine or, in lieu of that, a prison sentence that is not in fact legal because there is no prison alternative.

Mr. Atkinson: If I could go to the zoning regulations, can you maybe give me a bit of the rationale? I assume municipalities have complained, because this is traditionally a function they have performed and they see the federal government as coming in and usurping this authority. So you are giving them the ability to do it, but you retain the ultimate control. Is that basically the zoning regulations?

Mr. Whiteman: It is a federal responsibility to begin with, but in many cases the provinces are better equipped to do it. Mr. Mazowita could explain some of the background, the working group that made these recommendations. Could you do that?

Mr. Mazowita: This is one of the recommendations that flowed from the federal-provincial working group on zoning matters. To answer your question specifically, this is not so much a jurisdictional problem. There is a recognition that the federal government is responsible for safety zoning, meaning heights of obstacles in the vicinity of airports. This is the type of zoning authority that is being proposed in these amendments to be delegated to the provinces. It is just that the department can only zone one or two airports a year. We have resource constraints.

Federal zoning procedures are rather cumbersome and expensive, and the provinces had, prior to the establishment of this group and through the workings of the group, made representations to the federal government that they had certain priorities on the provincial level that they would like to see taken care of and they were prepared to zone the airport on our behalf using provincial procedures that are less expensive and less cumbersome. This would be a matter of agreement between the federal government and provincial zoning authority. Of course, any zoning that the provinces would do with respect to safety, height matters, would be subject to the federal standards.

[Translation]

M. Rodocanachi: En ce qui concerne les particuliers, nous avons une certaine souplesse. L'amende de 5,000\$ est un maximum; l'amende typique infligée à un particulier peut être de 50\$ pour certaines infractions. Donc, il n'est pas nécessaire de dépasser les 5,000\$ pour les particuliers. Nous avons suffisamment de marge de manoeuvre avec les 5,000\$ pour imposer une amende appropriée dans ces cas.

M. Atkinson: Lorsqu'un tribunal est saisi d'une affaire, je suppose que le juge n'a pas tellement l'expérience de la loi. Vous demandez probablement à votre avocat de lui proposer une fourchette.

M. Rodocanachi: En première instance, c'est le Tribunal de l'aviation civile qui intervient, et il ne s'occupe que de ce genre d'affaires. Il connaît très bien les règlements en cause parce qu'il a à les interpréter continuellement. Au niveau de la Cour fédérale, il arrive que nous ayons un problème parce que la cour oublie le fait qu'il n'y a pas de peine d'emprisonnement comme formule de rechange. Seule une amende est prévue. Très souvent, quel que soit le crime, le juge condamne l'accusé à une amende ou à une peine d'emprisonnement, ce qui n'est pas légal, parce que la loi ne prévoit pas de peine d'emprisonnement à défaut de paiement de l'amende.

M. Atkinson: Pour ce qui concerne les règlements de zonage, quelles sont les raisons qui vous poussent à présenter ces modifications? Je suppose que ce sont les municipalités qui se sont plaintes, parce que c'est une responsabilité qui leur a toujours appartenu; elles doivent considérer que le gouvernement fédéral usurpe leur pouvoir. Je vois que vous leur promettez le zonage, mais que vous vous réservez le contrôle ultime. C'est bien cela?

M. Whiteman: C'est une responsabilité fédérale au départ, mais dans bien des cas, les provinces sont mieux placées pour l'exercer. M. Mazowita peut vous expliquer le contexte, puisque ces recommandations émanent d'un groupe de travail.

M. Mazowita: Il s'agit effectivement d'une des recommandations du groupe de travail fédéral-provincial sur les questions de zonage. Ce n'est pas un problème de compétence. Il est admis que le gouvernement fédéral doit veiller au zonage à des fins de sécurité, c'est-à-dire déterminer la hauteur des obstacles dans le voisinage des aéroports. Ces modifications délèguent simplement aux provinces le pouvoir de zonage du gouvernement fédéral en la matière. A cause de ses ressources limitées, le ministère ne peut s'occuper que du zonage d'un ou deux aéroports tous les ans.

D'une part, le processus fédéral de zonage est lourd et coûteux. D'autre part, les provinces, par l'intermédiaire de ce groupe de travail, ont fait savoir qu'elles avaient certaines priorités de leur côté et qu'elles étaient prêtes à s'occuper du zonage des aéroports au nom du gouvernement fédéral en utilisant leur processus, qui est moins coûteux et moins lourd. Dans ce cas-ci, il s'agit donc d'une entente qui intervient entre le gouvernement fédéral et les services provinciaux de zonage. Évidemment, tout zonage que les provinces voudraient effectuer en ce qui concerne la sécurité, la hauteur des constructions, tiendrait compte des normes fédérales.

[Texte]

• 1615

Mr. Atkinson: When you say the provinces, I assume it ultimately goes back to the municipalities, because they do the majority—

Mr. Mazowita: Whatever provincial authority was responsible in that particular locale.

Mr. Atkinson: If I can just make a personal aside, it is awfully difficult to read those zoning regulations when you go into the registry office. It extends for such a period and goes down. I will tell you, it is very difficult when you are advising a client as to the zonings on your property. They say, "We're nowhere near an airport", and you have to say it is there. That's just a personal aside from my experience.

Mr. Mazowita: Your point is well taken.

Mr. Marchi: I just want to clarify something. Am I right to assume, therefore, that the department is open to increasing the \$10 maximum fine for corporations? If this committee would propose such an amendment, you would not look unfavourably on it.

Mr. Whiteman: Let me put it this way, sir. The department is certainly open to reducing the individual fine. The trouble with the other one is that it was the subject of a ministerial announcement, which I could not agree to change without consulting with the minister.

Mr. Marchi: The terminal 3 hotel, the Swiss Hotel, is apparently four floors too high. Would those be the kinds of problems that clause 10 would be looking at?

Mr. Whiteman: Could I ask Pierre or Gerry to deal with that?

Mr. Pierre Champagne (Senior Director General, Airports Operations, Airports Group, Transport Canada): Yes, it would try to prevent those types of things. If you could zone the airport in anticipation of future runways, you would have prevented the type of problem you mentioned in terms of Toronto.

Mr. Marchi: How do we handle the Swiss Hotel issue now?

Mr. Champagne: Well, if and when the new runways are approved, following the environmental process, we presume we will have to compensate the owner of the hotel to modify his hotel.

Mr. Marchi: In terms of cancelling aviation certificates and licences, would it be contemplated that repeat offenders of our noise regulations would fall under that category, that is to say, people or companies or individuals who flagrantly abuse regularly and pay their fines? Would they be liable to lose their certificates?

Mr. Whiteman: That would be very difficult. Normally a certificate would be suspended for serious safety violations—wilful and repeated safety violations. Breaking a noise regulation would be, I think, more difficult to use as the basis for suspension. Perhaps we have done that; I don't know.

[Traduction]

M. Atkinson: Lorsque vous dites les provinces, je suppose que vous voulez parler également des municipalités, car elles font la plupart. . .

M. Mazowita: L'autorité provinciale qui sera responsable pour le secteur en question.

M. Atkinson: Si vous me permettez de faire une petite remarque personnelle, il est extrêmement difficile de lire ces règlements sur le zonage lorsque l'on va au bureau d'enregistrement. Le règlement n'est affiché que pendant une certaine période. Laissez-moi vous dire que c'est très difficile lorsque l'on conseille un client au sujet des règlements de zonage qui s'appliquent à sa propriété. Le client dit qu'il n'est pas près d'un aéroport, mais on doit lui dire que le règlement existe. Je voulais juste vous parler de mon expérience personnelle à cet égard.

M. Mazowita: Nous en prenons bonne note.

M. Marchi: J'aimerais préciser une chose. Ai-je raison de supposer, par conséquent, que le ministère est prêt à augmenter l'amende maximale de 10\$ pour les sociétés? Si le comité propose un tel amendement, vous n'y seriez pas défavorables.

M. Whiteman: Disons que le ministère est certainement prêt à réduire l'amende imposée aux particuliers. Le problème en ce qui concerne l'amende imposée aux sociétés, c'est qu'elle a déjà été annoncée par le ministre, ce que je ne pouvais accepter de changer sans avoir consulté le ministre.

M. Marchi: Il paraît que l'hôtel du terminus 3, le Swiss Hotel, a quatre étages de trop par rapport aux normes de hauteur des constructions. Est-ce le genre de problèmes que l'on voudrait éviter grâce à l'article 10?

M. Whiteman: Puis-je demander à Pierre ou à Gerry de vous répondre?

M. Pierre Champagne (directeur général principal, Exploitation des aéroports, Groupe des aéroports, Transports Canada): Oui, on essaierait d'éviter ce genre de problèmes. Si l'on pouvait faire le zonage de l'aéroport en prévision des pistes futures, on aurait pu éviter le genre de problème que vous avez mentionné dans le cas de Toronto.

M. Marchi: Que faisons-nous alors dans le cas du Swiss Hotel?

M. Champagne: Eh bien, lorsque les nouvelles pistes seront approuvées, si elles sont approuvées, à la suite du processus d'examen environnemental, je suppose que nous devrons indemniser le propriétaire de l'hôtel pour modifier son hôtel.

M. Marchi: Pour ce qui est de l'annulation des certificats et des licences d'aviation, ceux qui commettent des infractions à répétition aux mesures antibruit pourraient-ils tomber dans cette catégorie, c'est-à-dire les gens ou les sociétés ou les particuliers qui abusent de façon flagrante et régulière et qui paient leurs amendes? Risqueraient-ils de perdre leurs certificats?

M. Whiteman: Cela serait très difficile. Normalement, un certificat serait suspendu en cas de graves violations des règles de sécurité—violations délibérées et répétées. Je pense qu'il serait plus difficile de suspendre un certificat dans le cas d'une infraction aux mesures antibruit. Nous l'avons peut-être déjà fait; je ne sais pas.

[Text]

Mr. Mazowita: Mr. Whiteman is correct. As a matter of policy, at least, we do not suspend civil aviation documents on the basis of contraventions of the legislation. We do not cancel aviation documents for punitive reasons, for violations of the regulations. Cancellation is contemplated where we have proven incompetence, disqualification, non-compliance with licensing or medical standards, something of that kind. It's not something that is considered where we have people breaking the law.

The authority exists, but, again, where we would exercise that authority, if we were to develop a policy in these areas, clearly our focus would be on the harder safety-related violations as opposed to noise matters.

Mr. Marchi: You mentioned earlier that you didn't have the stats on the noise abuse in the past. Would it be your experience, going back to that general area, that we encounter more problems with domestic air carriers, or is the problem with foreign air carriers?

Mr. Mazowita: I won't hazard a guess.

Mr. Marchi: You don't have that information.

Mr. Mazowita: I wouldn't want to make any statements in that regard.

Mr. Marchi: Do you have any idea how the proposed fines stack up to other major international airports? Basically, are we within the ballpark?

• 1620

Mr. Mazowita: I imagine the local airport authorities, by virtue of their by-laws, would be imposing those fines. Again, we have not done detailed research into the quantum of the fines that would be possible or are currently being levied at major foreign airports.

Mr. Marchi: That is about it, Mr. Chairman.

Mr. Skelly: I just want to come back one more time to the withholding. Has there ever been any consideration or proposal put forward that would permit the Civil Aviation Tribunal to consider matters related to withholding of documents, especially initial...?

Mr. Whiteman: No, not to my knowledge. I do not think it has been considered.

Mr. Mazowita: No; again, it had not been proposed in the 1985 amendments. My memory could fail me, but I do not believe the issue was raised at the committee hearings on the 1985 amendments.

Mr. Skelly: Has the tribunal ever brought forward a report in which they have recommended or suggested that there might have been an error or omission in creating a full set of rights for people applying for those documents?

Mr. Mazowita: Not to my knowledge.

Mr. Skelly: It is my recollection, in a discussion, that they seemed concerned that this had been an omission and felt that at some point the department may recommend it be dealt with.

[Translation]

M. Mazowita: M. Whiteman a raison. Notre politique est la suivante: nous ne suspendons pas les documents d'aviation civile pour des contraventions à la loi. Nous n'annulons pas les documents d'aviation pour des raisons punitives, pour des infractions au règlement. Nous envisageons l'annulation de ces documents dans les cas d'incompétence, de disqualification, de non-respect des conditions de licences ou des normes médicales, ou autres choses de ce genre. Cette mesure n'est pas envisagée lorsque les gens violent la loi.

Le pouvoir existe, mais encore une fois, si nous devons élaborer une politique dans ces domaines, nous chercherions surtout à punir les infractions aux mesures de sécurité plutôt que les infractions aux mesures antibruit.

M. Marchi: Vous avez dit tout à l'heure que vous n'aviez pas de statistiques sur les infractions aux mesures antibruit commises par le passé. D'après votre expérience, avons-nous davantage de problèmes de ce côté avec les transporteurs aériens canadiens ou avec les transporteurs étrangers?

M. Mazowita: Je ne risquerai pas d'hypothèse.

M. Marchi: Vous n'avez pas ces données.

M. Mazowita: Je ne voudrais pas faire de déclaration à cet égard.

M. Marchi: Savez-vous si les amendes que l'on propose sont comparables à celles des autres grands aéroports internationaux? Sont-elles à peu près les mêmes?

M. Mazowita: J'imagine que ce serait l'administration aéroportuaire qui imposerait ces amendes, en vertu de ses statuts. Encore une fois, nous n'avons pas effectué de recherches fouillées au sujet de l'ampleur des amendes qu'il serait possible d'imposer ou qui sont imposées à l'heure actuelle dans les grands aéroports étrangers.

M. Marchi: C'est tout, monsieur le président.

M. Skelly: Je voudrais revenir encore une fois sur cette question du refus de délivrer des documents. A-t-on déjà envisagé d'autoriser le Tribunal de l'aviation civile à examiner les questions relatives au refus de délivrer des documents, particulièrement à l'étape initiale? Y a-t-il eu des propositions en ce sens?

M. Whiteman: Pas à ma connaissance. Je ne pense pas que cela ait été envisagé.

M. Mazowita: Non. Je le répète, cela n'a pas été proposé dans les amendements de 1985. Ma mémoire pourrait m'induire en erreur, mais je ne pense pas que cette question ait été soulevée aux audiences du comité sur les amendements proposés en 1985.

M. Skelly: Le tribunal a-t-il déjà présenté un rapport dans lequel il aurait laissé entendre que l'on avait commis une erreur ou une omission en ne créant pas une série de droits pour les personnes présentant une demande relativement à ces documents?

M. Mazowita: Pas à ma connaissance.

M. Skelly: Je crois me souvenir qu'au cours d'une discussion, ses représentants se sont inquiétés de ce qu'ils jugeaient être une omission, et ils semblaient croire qu'à un moment donné le ministère pourrait recommander un correctif.

[Texte]

Mr. Mazowita: In the 1985 amendments, it was a deliberate omission. It was a conscious decision not to have the tribunal seized of those decisions.

Mr. Skelly: Thank you.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): This will be quite off the topic; if it is going to require a long answer, I would be happy to get it from you afterward, so as not to take everybody's time.

A question I have had from a constituent has been repeatedly asked of me. I do not think it is a legal question. This is the question of using a portable phone on an airplane. People wonder why, although we can put a man on the moon, they cannot use their Cantel phone on the airplane. Is it really a Transport regulation or is it just an airline regulation?

Mr. Whiteman: I do not know whether we have a technical expert who could address that, but I believe it is an airline regulation. The reason is, the airlines have their own phones on their planes. I do not believe it is a Transport Canada safety regulation.

Mr. Mazowita: I believe Mr. Whiteman is correct, but the department is developing a regulation that would prohibit the carriage of any equipment on board an aircraft by passengers that would potentially interfere with the communications systems or the navigational systems of the aircraft.

I believe right now it is airline policy, but the department is moving in that area.

Mr. Whiteman: It took awhile for airlines to permit the use of the Walkman on board the airplane. I can remember when flight attendants were asking people to turn those off on the theory that the navigational equipment of the airplane would be affected.

It is very unlikely that the equipment of the airplane would be affected, although in the case of a transmitting device such as a telephone, one would have to check it out to make sure there was no interference. It is basically an airline rule.

Mr. Richardson: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Unless there are more comments from members, I want to take this opportunity to thank officials from the Department of Transport for being with us this afternoon. We hope we have all of the information we require to complete our work on Bill C-5. We will be dealing with it in due course.

Thank you very much, ladies and gentlemen, for being with us this afternoon.

Mr. Whiteman: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to ask the committee to stay for a few moments just to clean up some housekeeping matters. I guess we can carry on with these now.

[Traduction]

M. Mazowita: Ce fut une omission, délibérée dans les amendements de 1985. On a consciemment décidé de ne pas saisir le tribunal de ces décisions.

M. Skelly: Merci.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Ma question ne se rapporte pas au sujet à l'étude et si elle exige une réponse détaillée, j'accepterais volontiers qu'on me la fasse parvenir plus tard. De cette façon, je n'empiéterai pas sur le temps de qui que ce soit.

Il s'agit d'une question qu'un de mes commettants m'a posée à maintes reprises. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une question de nature juridique. Il s'agit de la possibilité d'utiliser un téléphone portable en avion. Les gens se demandant pourquoi ils ne peuvent utiliser leurs téléphones Cantel en avion alors que l'on a été en mesure d'envoyer un homme sur la lune. S'agit-il d'un règlement du ministère des Transports ou d'un règlement des compagnies aériennes?

M. Whiteman: Je ne sais pas si nous avons avec nous un expert qui pourrait vous répondre, mais je crois qu'il s'agit d'un règlement édicté par les compagnies aériennes pour la bonne raison qu'elles ont déjà leurs propres téléphones dans leurs avions. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un règlement de sécurité de Transports Canada.

M. Mazowita: Je crois que M. Whiteman a raison, mais le ministère élabore à l'heure actuelle un règlement qui interdirait aux passagers d'apporter à bord d'un aéronef tout équipement susceptible de produire des interférences avec les systèmes de communication ou de navigation de l'appareil.

Je crois qu'à l'heure actuelle il s'agit d'une politique des sociétés aériennes, mais le ministère se dirige dans cette direction.

M. Whiteman: Il a fallu un certain temps avant que les compagnies autorisent l'usage d'appareil Walkman à bord des avions. Je me souviens du temps où les hôtesses et les agents de bord demandaient aux gens d'éteindre ces appareils sous prétexte que cela pourrait influencer sur le fonctionnement de l'équipement de navigation de l'avion.

Il est fort peu plausible que cela ait des répercussions sur l'équipement de l'avion, mais il va de soi que dans le cas d'un téléphone, qui est un appareil de transmission, il faudrait s'assurer qu'il n'y ait pas d'interférence. Il s'agit fondamentalement d'un règlement des sociétés aériennes.

M. Richardson: Merci, monsieur le président.

Le président: À moins que les députés ne veuillent ajouter autre chose, je remercie les hauts fonctionnaires du ministère des Transports d'être venus nous rencontrer cet après-midi. Nous espérons avoir en main tous les renseignements nécessaires pour terminer nos travaux au sujet du projet de loi C-5. Nous comptons régler cela en temps opportun.

Mesdames et messieurs, je vous remercie d'avoir comparu cet après-midi.

M. Whiteman: Merci, monsieur le président.

Le président: Je demanderais aux membres du comité de rester dans la salle quelques instants pour que nous puissions régler quelques questions d'ordre administratif. Je pense que le moment est bien choisi pour cela.

[Text]

• 1625

What we have here is the budget submission. As you know, I will have to appear before the Liaison Committee to justify the budget. Your steering committee dealt with it this morning and approved it, but now I have to get an overall consensus and authority from the committee to appear before the Liaison Committee to make the submission and request their concurrence.

As you can see, the budget consists of printing. Travel is not in this particular portion of it. The way it is submitted is a little confusing because the total we will be dealing with will not reflect travel. By the way, the breakdown is on page 2. Contract consulting deals with our consultant's projection for the period January 1 to March 31, because we are currently covered until that time. Advertising is the standard one insertion in all the national newspapers at \$54,000; temporary help, \$2,000; witness expenses, \$18,000; hospitality is the standard \$1,200; and miscellaneous is \$8,000, which deals with meetings and working luncheons and things of that nature.

As I mentioned, the steering committee dealt with it during the noon hour. I am open to any comments you might have. If not, I would appreciate a motion that would permit me to make the submission to the Liaison Committee for their consideration.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Chairman, I require a point of clarification on travel. Are you or you are not going to include it in this budget?

The Chairman: I am not including it in this portion of the budget. I will provide you with a separate document, if you have not already received it, which will be dealt with separately by the Liaison Committee.

Mr. Keyes: All right.

The Chairman: Could I have a motion from somebody providing me with the authority to take this to the Liaison Committee? It is for \$155,470.

Mr. Atkinson: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: Now for the travel portion. This is the travel estimate for the European tour of the high speed train study. We hope to have this study completed, provided we get concurrence to make the study. The total amount we are looking for from the Liaison Committee is \$139,025.70 for travel. Again, this has been discussed in the steering committee and agreed to, so I would ask again for your concurrence.

• 1630

Mr. Marchi: I so move.

The Chairman: This may be something that will be brought up. We may have to enter into some type of negotiations, but in the meantime we are going to take the high road and assume we can travel the same way the rest of the civil service in this country does, which is not steerage but through regular commercial aircraft. Any further questions?

[Translation]

Le document que nous avons devant nous est la présentation budgétaire. Comme vous le savez, je dois justifier le budget devant le Comité de liaison. Votre comité de direction l'a examiné et approuvé ce matin, mais il me faut maintenant l'accord général et l'autorisation du comité pour comparaître devant le Comité de liaison en vue de demander son approbation.

Comme vous pouvez le constater, le budget comprend les impressions. Cette partie-ci ne comprend pas les déplacements. La présentation prête un peu à confusion parce que le total dont nous sommes saisis ne comprend pas les déplacements. En passant, la ventilation se trouve à la page 2. Le poste «contrats (services d'experts-conseils)» comprend les prévisions de notre expert-conseil pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 mars, parce que c'est la période actuellement prévue. La publicité comprend l'annonce habituelle publiée dans tous les journaux nationaux: 54,000\$; le personnel temporaire: 2,000\$; les dépenses des témoins: 18,000\$; l'accueil: 1,200\$, comme d'habitude; et les autres dépenses: 8,000\$, soit les réunions, les déjeuners de travail, etc.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, le Comité de direction l'a examiné à midi. Je suis prêt à entendre vos commentaires. S'il n'y en a pas, j'aimerais avoir une motion qui m'autorisera à soumettre le budget au Comité de liaison.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur le président, j'ai besoin d'une précision concernant les déplacements. Est-ce qu'ils sont compris dans ce budget?

Le président: Je ne les inclus pas dans cette partie-ci du budget. Je vais vous fournir un document distinct, si vous ne l'avez pas déjà reçu, qui sera étudié séparément par le Comité de liaison.

M. Keyes: D'accord.

Le président: J'aimerais avoir une motion m'autorisant à soumettre ce budget au Comité de liaison. Le montant est de 155,470\$.

M. Atkinson: Je propose la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Maintenant, les déplacements. Il s'agit des dépenses prévues pour un voyage d'étude en Europe consacré au TGV. Nous espérons pouvoir faire cette étude, à condition d'y être autorisés. Nous allons demander au Comité de liaison d'approuver un montant total de 139,025.70\$ pour le voyage. Je le répète, le comité de direction a été saisi de ce document et l'a entériné: donc, je vous demande de nouveau de l'approuver.

M. Marchi: Je le propose.

Le président: Cette question sera peut-être soulevée. Il va peut-être falloir entamer des négociations, mais entre temps, nous allons continuer d'avancer et présumer que nous avons le droit de voyager de la même façon que les autres fonctionnaires, qui ne voyagent pas dans l'entrepont, mais dans des avions normaux. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

[*Texte*]

Motion agreed to

The Chairman: Thank you very much.

I want now a motion to the effect that the chairman of the committee be reimbursed for the cost of a working lunch of the steering committee and its staff that took place today at noon. I sprung for the lunch.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): Doesn't that go without saying? If I had the power to move it, Mr. Chairman, I would be only too happy to do so.

The Chairman: Okay. Is it so moved?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you. With the concurrence of the committee, the meeting will adjourn to the call of the chair.

Some hon. members: Agreed.

[*Traduction*]

La motion est adoptée.

Le président: Merci beaucoup.

Il me faut maintenant une motion visant à rembourser le président du comité pour les frais du déjeuner de travail du comité directeur et de son personnel qui a eu lieu aujourd'hui à midi. J'ai payé la note.

M. Schneider (Regina—Wascana): Cela ne va pas sans dire? Si j'étais autorisé à proposer la motion, monsieur le président, je le ferais volontiers.

Le président: Bien. Est-ce qu'il y a une motion?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Avec l'approbation du comité, la séance est levée.

Des voix: Adopté.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

David Whiteman, Assistant Deputy Minister, Aviation;
John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning, Airports Group;
Pierre Champagne, Senior Director General, Airports Operations, Airports Group;
Gerry Berigan, Director General, Corporate Planning and Special Projects, Airports Group;
Grant Mazowita, Director, Enforcement and Legislation, Airports Group;
Elizabeth McNab, Legal Counsel, Airports Group.

TÉMOINS

De Transports Canada:

David Whiteman, sous-ministre adjoint, Aviation;
John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, Groupe des aéroports;
Pierre Champagne, directeur général principal, Exploitation des aéroports, Groupe des aéroports;
Gerry Berigan, directeur général, Planification centrale et projets spéciaux, Groupe des aéroports;
Grant Mazowita, directeur, Législation et application des règlements, Groupe des aéroports;
Elizabeth McNab, conseillère juridique, Groupe des aéroports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, October 3, 1991

Chairman: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 3 octobre 1991

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, consideration of Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

Conformément à son Ordre de renvoi, daté du 28 mai dernier, la considération du Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 3, 1991

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:00 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Vice-Chairman (Government), Denis Pronovost, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Stan Keyes, Sergio Marchi, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Member present: Bob Hicks for Robert A. Corbett.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, the Committee proceeded to consider Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act. (See Issue No. 1 of the Standing Committee on Transport).

Witnesses: From the Canadian Owners and Pilots Association: Russell J. Beach, President; John M. Bogie, Director and Founding President; Douglas I. Irving, Secretary-Treasurer; and Bill Pepler, General Manager. *From the Air Transport Association of Canada:* Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer.

Bill Pepler made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

Gordon Sinclair made a statement and answered questions.

At 11:15 o'clock a.m., the Acting Chairman left the Chair.

The Vice-Chairman (Opposition) took the Chair.

At 11:36 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Committee***PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 3 OCTOBRE 1991

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 heures, à la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Denis Pronovost (*vice-président*) (gouvernement).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Stan Keyes, Sergio Marchi, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Député suppléant présent: Bob Hicks pour Robert A. Corbett.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, conseiller.

Conformément à son ordre de renvoi du 28 mai 1991, le Comité entame l'examen du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. (Voir fascicule n° 5 du Comité permanent des transports).

Témoins: Du Canadian Owners and Pilots Association: Russell J. Beach, président; John M. Bogie, directeur et président fondateur; Douglas I. Irving, secrétaire-trésorier; et Bill Pepler, gérant général. *De l'Air Transport Association of Canada:* Gordon Sinclair, président et chef de la direction.

Bill Pepler fait une déclaration, puis répond aux questions avec les autres témoins.

Gordon Sinclair fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 11 h 15, le président suppléant quitte le fauteuil.

Le vice-président (opposition) occupe le fauteuil.

À 11 h 36, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, October 3, 1991

• 1002

Le vice-président (M. Pronovost): À l'ordre!

Nous poursuivons aujourd'hui l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

I would like to invite our first witness to come in front of us. The witnesses are from the Canadian Owners & Pilots Association.

Mr. Beach will be allowed a period of 45 minutes. We hope you will let us ask you some questions in part of this period. First of all, I would like you to introduce all of your partners. Welcome to this committee.

Mr. Russell J. Beach (President, Canadian Owners & Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman. On my right is John Bogie, a director of COPA. He was actually the founding president of COPA some 500 years ago. Next is Doug Irving, the secretary-treasurer and a director of COPA. On my left is Bill Pepler, who is the manager of COPA and knows more about everything than all of us put together. That is our delegation.

I believe the committee has received a copy of our brief.

The Chairman: I believe we received it yesterday.

Mr. Beach: You may not have had an opportunity to read it, but the introduction is similar to what we have used before. Mr. Pepler can explain the reason for our covering some of those initial housekeeping sort of statements we have made.

Mr. Bill Pepler (General Manager, Canadian Owners & Pilots Association): Mr. Chairman, we feel very honoured and privileged to be invited here once again. We have been coming to the meetings for well over 30 years, and we feel very warm toward you people. We share one thing in common, and that is, with over 20,000 members from all across Canada, many of our members are people in your various constituencies. So we feel that we are working on behalf of our constituents, who are also your constituents.

• 1005

Further to that, because so many new members are on your committee have not had an opportunity to hear from a general aviation delegation we wanted to inform you of the value of general aviation to the Canadian economy and to the Canadian public interest. So I used quite a few pages in our brief to bring you up to speed on the value of general aviation to Canada as a whole.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 3 octobre 1991

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Order, please.

Today, we resume our study of Bill C-5, an Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act.

J'invite notre premier groupe de témoins à prendre place à la table. Il s'agit de la Canadian Owners and Pilots Association.

M. Beach disposera de 45 minutes. Nous espérons que vous nous laisserez du temps pour poser des questions pendant cette période. Tout d'abord, je vous demande de bien vouloir nous présenter tous vos collaborateurs. Je vous souhaite la bienvenue au comité.

M. Russell J. Beach (président, Canadian Owners and Pilots Association): Je vous remercie, monsieur le président. À ma droite, vous voyez John Bogie, membre du conseil d'administration de la COPA. Il a même été président-fondateur de notre association, il y a de cela un demi siècle. À ses côtés, se trouve Doug Irving, secrétaire trésorier et membre du conseil de la COPA. À ma gauche, vous voyez Bill Pepler, directeur général de la COPA, qui en sait davantage que nous tous pris ensemble. Voilà notre délégation au complet.

Je crois que le comité a reçu copie de notre mémoire.

Le président: Je crois que nous l'avons reçu hier.

M. Beach: Vous n'avez peut-être pas eu l'occasion de le lire, mais vous constaterez que l'introduction reprend des propos que nous avons déjà tenus auparavant. M. Pepler pourra vous expliquer pourquoi nous avons tenu à reprendre certaines de ces généralités préliminaires.

M. Bill Pepler (directeur général, Canadian Owners and Pilots Association): Monsieur le président, c'est pour nous un grand honneur et un privilège d'avoir été invités de nouveau à comparaître devant le comité. Nous participons à vos travaux depuis bien au-delà de 30 ans, et nous avons une sympathie très particulière pour les membres du comité. Nous avons quelque chose en commun du fait que, comme nous comptons plus de 20,000 membres répartis aux quatre coins du pays, nombre d'entre eux se trouvent être des résidents de vos circonscriptions respectives. Ainsi, nos mandants sont aussi les vôtres.

Par ailleurs, étant donné que beaucoup des membres du comité sont nouveaux et n'ont pas encore eu l'occasion d'entendre une délégation représentant le secteur de l'aviation, nous avons cru bon de vous parler de sa valeur pour l'économie et le public canadiens. C'est pourquoi j'ai consacré quelques pages de notre mémoire à vous mettre au fait de l'intérêt du secteur de l'aviation pour l'ensemble du Canada.

[Texte]

Mr. Chairman, we do appreciate being able to come here to address Bill C-5, but, as you know, there are many issues related to the detail that was contained in Bill C-5, which we would like to elaborate on. At your choice, Mr. Chairman, if you would like to ask us specific questions as they concern the details of the agenda or would like us to address some of the high points. . .

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): First of all, Mr. Pepler, you could give us a short resume of five minutes of the main points you want to convince us on, one way or another. After that, all members here will be entitled to ask you questions.

Mr. Pepler: Thank you, Mr. Chairman. One of our main concerns is relating to the transfer of power from the federal government to the provinces insofar as zoning is concerned. We fully realize this was a good thing if confined to its narrow sphere. That is to say, let the provinces have the authority to zone around airports for height restrictions. We all know what happened down in Chatham, Ontario, when these restrictions were not in effect and a farmer put up a silo, right at the end of the runway, and literally closed the airport. Probably a few of you at least would know about that. We think zoning is a very good thing.

However, Mr. Chairman, we are very concerned that a precedent is being set here whereby the transfer of authority from the federal government to the provincial government could perhaps create some momentum and may be the means by which the provinces will gain increasing power over and beyond what this bill addresses. That concerns us because we know that if the provinces were to gain control of land use, for instance, that would be very damaging to the expansion of general aviation airports across Canada. And we think that would be contrary to the public interest. That is our number one point, Mr. Chairman.

Another point we would like to address is that we find, at airports today, that the lease agreements and ways of determining the rates for certain service facilities that certain fixed-base operators are being charged is not done in a very business-like way. A lot of inconsistent rulings seem to be handed down and we would like to address that matter, Mr. Chairman.

Thirdly, on the matter of giving the Civil Aviation Tribunal more power, we are recommending that the legislation and the regulations thereunder be amended to permit the tribunal to make positive decisions on all medical matters that come before them during the hearings.

Our final point was to express our concern to you on the policies being set by the operators of Transport Canada airports as they concern continued general aviation operations at those major airports.

Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Monsieur le président, nous sommes très reconnaissants de l'occasion qui nous est donnée de venir présenter nos vues sur le projet de loi C-5, mais, comme vous le savez, les détails de cette mesure législative soulèvent beaucoup de questions que nous aimerions traiter plus en profondeur. Nous vous laissons le soin de décider, monsieur le président, si vous voulez nous poser des questions précises sur les détails du projet de loi à l'étude ou si vous préféreriez que nous vous fassions des commentaires sur certains points saillants. . .

Le vice-président (M. Pronovost): Vous pourriez peut-être commencer, monsieur Pepler, par nous faire un court résumé, en cinq minutes, des principaux points sur lesquels vous voudriez nous convaincre, d'une façon ou d'une autre. Ensuite, tous les membres auront l'occasion de vous poser des questions.

M. Pepler: Merci, monsieur le président. Une de nos principales préoccupations concerne le transfert de pouvoir du gouvernement fédéral aux provinces relativement au zonage. Nous sommes parfaitement conscients du bien-fondé de ce transfert dans la mesure où il serait strictement délimité, c'est-à-dire, dans la mesure où les provinces seraient habilitées à déterminer les règles de zonage relatives à la hauteur des bâtiments pouvant être construits aux abords des aéroports. Nous savons tous ce qui s'est produit à Chatham, en Ontario, où en l'absence de restrictions sur la hauteur des bâtiments, un agriculteur a érigé un silo juste au bout de la piste, de sorte qu'il a littéralement entraîné la fermeture de l'aéroport. Il y en a sans doute au moins quelques-uns parmi vous qui sont au courant de cette affaire. Le zonage est donc une excellente chose, à notre avis.

Cependant, monsieur le président, nous craignons fort que ce transfert de pouvoir du gouvernement fédéral aux provinces ne devienne un précédent qui fasse boule de neige et qui permette aux provinces de s'arroger de plus en plus de pouvoirs, bien au-delà de ce qui est prévu dans le projet de loi. Cette possibilité nous inquiète, car nous savons que, si les provinces devaient acquérir le contrôle de l'aménagement des terrains, par exemple, l'expansion future des aéroports d'aviation générale au Canada se trouverait considérablement menacée. A notre avis, cela irait à l'encontre de l'intérêt public. Voilà pour notre première préoccupation, monsieur le président.

Notre deuxième préoccupation tient au fait que, aujourd'hui, dans les aéroports, les baux des concessionnaires et les tarifs de certains services aéroportuaires ne respectent pas toujours de saines pratiques commerciales. Bien souvent, les décisions à cet égard manquent de cohérence, c'est pourquoi nous demandons un examen de la situation, monsieur le président.

Troisièmement, pour ce qui est de renforcer les pouvoirs du Tribunal de l'aviation civile, nous recommandons que la loi et les règlements qui en découlent soient modifiés de manière que le tribunal ait le pouvoir de décision ultime pour toutes les questions médicales qui lui sont soumises.

Enfin, nous tenons à vous faire part de l'inquiétude que nous inspirent les politiques établies par les exploitants d'aéroports de Transports Canada relativement aux opérations d'aviation générale dans ces grands aéroports.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Text]

Le vice-président (M. Pronovost): Merci beaucoup, monsieur Peppler. Nous sommes prêts pour la période des questions.

• 1010

Mr. Marchi (York West): Welcome to the members of COPA. It is always a pleasure to have you before our committee.

You talked about land use planning and the fear of that authority being transferred to provincial authorities and provincial governments. Correct me if I am wrong, but I understand that they have that right now. In other words, land use planning and zoning is already administered by municipalities, but they get their legislative *raison d'être* from the province. If that is the case, are you saying that in the past under provincial jurisdiction there have been problems and therefore you think it ought to go to the federal government? If there were problems provincially, how would a federal government do it better?

Mr. Peppler: Perhaps I can best answer that by saying that down through the years there have been several court cases. The most famous was *Johannesson versus St. Paul*, a dispute in Manitoba that went before the Supreme Court of Canada. The court ruled that the federal government, through the Aeronautics Act, did in fact have superior jurisdiction as to where airports could be located and how they could be operated. That was a landmark case. My lawyer friends tell me that case was specifically discussed law school, because under the terms of the British North America Act, aviation was unknown.

The Supreme Court had to make a ruling that the authority to control aeronautics was in fact vested in the federal government. We were talking about the control of aeronautics and perhaps that is why the provincial and municipal governments do not have the authority to say whether or not a flying farmer can operate his airplane from his own farm airstrip and this sort of thing, because that control is still vested in the federal government as we know it today.

Mr. Marchi: In terms of the suggested increases in fines for breaking whatever noise regulations and noise regimes are in place across the country, is it the feeling of COPA that the suggested fine increases for corporations—i.e., \$10,000—are large enough? Will that be a deterrent to airlines who may think of abusing or who regularly abuse noise standards? Do you think it should be higher? Do you believe it should be lower? I want to get your feeling on the threshold of the dollar figure in terms of fines as a deterrent to those who wish to abuse them.

Mr. Peppler: Mr. Chairman, I think John Bogie is a little more familiar with the commercial aspects.

Mr. John M. Bogie (Director and Founding President, Canadian Owners and Pilots Association): On the fine aspect of it, I think the key to this is noise regulations. As you know, in the United States they have—it is also coming into

[Translation]

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Thank you very much, Mr. Peppler. We will now go to question period.

M. Marchi (York-Ouest): Je souhaite la bienvenue aux membres de la COPA. C'est toujours un plaisir de vous avoir parmi nous.

Sur cette question d'aménagement du territoire, vous avez dit craindre que la compétence à cet égard soit transférée aux autorités et aux gouvernements provinciaux. J'ai peut-être tort, mais je crois savoir qu'il s'agit déjà d'un domaine de compétence provinciale. Autrement dit, l'aménagement du territoire et le zonage relèvent déjà des municipalités, qui tirent toutefois leur autorité législative à cet égard de la province. Cela étant, voulez-vous dire que la compétence provinciale à cet égard a déjà été source de problème, et que ce champ de compétence devrait par conséquent aller au gouvernement fédéral? Si vous avez constaté que la gestion provinciale laissait à désirer, comment le gouvernement fédéral pourrait-il faire mieux?

M. Peppler: La meilleure façon de répondre à votre question serait sans doute de vous dire qu'au fil des ans, plusieurs causes ont été soumises aux tribunaux. La plus célèbre est celle opposant *Johannesson* et *St. Paul*, au Manitoba, qui est allée jusqu'à la Cour suprême du Canada. Le tribunal a statué que le gouvernement fédéral avait effectivement, de part la Loi sur l'aéronautique, la compétence ultime pour décider de l'emplacement des aéroports et de leur exploitation. Cette cause a fait date. Mes amis qui sont avocats me disent qu'elle était au programme d'étude de leur cours de droit, puisque l'aviation était un domaine inconnu à l'époque où l'Acte de l'Amérique du Nord britannique a été adopté.

La Cour suprême a donc statué que l'autorité en matière d'aviation civile appartenait effectivement au gouvernement fédéral. C'est peut-être ce qui explique que les provinces et les municipalités n'aient pas de pouvoir de réglementation à l'égard, notamment, de l'agriculteur qui veut se servir de son aéronef à partir d'une piste aménagée sur son exploitation agricole, car ce pouvoir appartient toujours au gouvernement fédéral tel qu'il existe aujourd'hui.

M. Marchi: En ce qui concerne la majoration proposée des amendes sanctionnant les contraventions au règlement relatif au bruit, la COPA est-elle d'avis que le nouveau taux frappant les personnes morales—soit 10,000\$—est suffisant? Ces amendes dissuaderont-elles les compagnies aériennes de contrevenir aux normes relatives au bruit ou celles qui y contreviennent systématiquement? Croyez-vous que les amendes devraient être plus élevées? Croyez-vous qu'elles devraient être moins élevées? Je veux que vous me disiez quel montant devrait être fixé pour que ces amendes aient un effet de dissuasion sur les contrevenants éventuels.

M. Peppler: Monsieur le président, je crois que John Bogie est plus au courant que moi des questions commerciales.

M. John M. Bogie (administrateur et président fondateur, "Canadian Owners and Pilots Association"): Les amendes imposées visent surtout, à mon avis, les règlements relatifs au bruit. Comme vous le savez, aux États-

[Texte]

the act in Europe—the airlines have to use quieter engines and everything. First it was 92 but I think they have stretched it to 95 now. I think everybody has accepted that. It is not a contentious thing.

One thing they had on this land-use and environmental jurisdiction thing is that every community can control their own environmental aspect. The trend in the U.S. seems to be a return to federal control. Every little community has a different noise barrier. It might be 88 decibels, 92 or 75. A fellow would land at one airport and he would be all right and then he goes over to another airport and he is fined for making noise. To keep track of all this, of all the limitations, is going to be a really hard job.

As to the fines, I see no problem with the proposed fines but I think the other route is the better way to go. To educate them to follow the procedures and for the noise aspect or the environmental... from the exhaust thing. As you know, the engines on these aircraft have improved tremendously and they do not put out the exhaust they used to. Does that answer your question?

• 1015

Mr. Marchi: I would like to ask a last question before you move on to my colleague from Hamilton, and perhaps it is more of a local issue.

The south part of my riding is obviously within the area of the Pearson Airport and therefore noise is very much a going concern. Part of the problem is that the south end of my riding will get the noise when planes land or take off on 24L. It has been our experience, unfortunately, throughout the years that there is a disproportionate use of 24L.

I realize that safety and wind directions and other variables influence which runway is used. I have a tough time believing, though, that the winds are always in a certain direction. It is my information as well that airlines love to use that particular runway. First, it is the closest to the terminal; second, it is convenient for passengers, understandably; and third, it is cost-effective, because they do not have to waste the fuel in taxiing.

From a pilot's viewpoint, all things being equal in terms of the safety variables that I do not want to argue or question, is there any room whereby airlines or pilots can request to use a particular runway? Or is it always the case that a controller will always dictate which runway must be used? We hear conflicting stories, and those stories would justify that there is flexibility, given the disproportionate use of this particular runway.

[Traduction]

Unis—des dispositions en ce sens sont également envisagées en Europe—les compagnies aériennes doivent se servir de moteurs moins bruyants et prendre d'autres mesures. Au début, l'entrée en vigueur était prévue pour 92, mais je crois qu'elle a maintenant été reportée à 95. Je ne pense pas que quiconque s'oppose à cette réglementation, il ne s'agit pas d'un sujet controversé.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire et la compétence en matière environnementale, auparavant, chaque localité pouvait réglementer les questions environnementales sur son territoire. Cependant, il semble qu'aux États-Unis, l'on veuille revenir à une réglementation fédérale à cet égard. Chaque petite localité a son propre seuil de nuisance sonore. C'est tantôt 88 décibels, tantôt 92 ou 75. Ainsi, le type qui pilote son avion pourrait n'avoir aucun problème à un aéroport donné, mais recevoir une contravention pour violation du seuil de nuisance sonore à tel autre aéroport. Il serait très difficile de tenir compte de toutes ces variations.

Pour ce qui est des amendes, je ne vois aucun inconvénient aux montants proposés, mais il me semble que l'autre approche est préférable. Il faut sensibiliser les gens aux procédures et aux nuisances sonores, ou encore aux questions environnementales, comme les gaz d'échappement. Vous n'êtes pas sans savoir que les moteurs des aéronefs ont subi des améliorations considérables et qu'ils ne rejettent pas la même quantité de gaz d'échappement qu'auparavant. Cela répond-il à votre question?

M. Marchi: Je veux poser une dernière question avant que vous ne donniez la parole à mon collègue de Hamilton. Il s'agit d'une question d'intérêt plutôt local.

La partie sud de ma circonscription se trouve évidemment dans les environs de l'aéroport Pearson, de sorte que le bruit y est une importante source de préoccupation. Le problème tient notamment au fait que, dans cette partie de ma circonscription, on entend le bruit des aéronefs qui décollent ou qui atterrissent sur la piste 24L. Nous avons malheureusement constaté, au fil des ans, que cette piste est surutilisée par rapport aux autres.

Je sais bien que les considérations de sécurité, de même que la direction des vents et d'autres variables, influent sur le choix de la piste utilisée. J'ai toutefois du mal à croire que les vents soufflent toujours dans la même direction. D'après ce qu'on me dit, les lignes aériennes ont une préférence marquée pour cette piste. Premièrement, c'est celle qui est le plus près de l'aérogare; deuxièmement, elle assure bien entendu une plus grande commodité pour les passagers; et troisièmement, elle est plus économique que les autres parce qu'on n'a pas besoin de gaspiller de carburant pour se déplacer au sol.

Du point de vue des pilotes, toutes choses étant égales du point de vue des contraintes de sécurité, que je ne conteste pas, ont-ils la latitude, eux ou les compagnies, d'utiliser une piste en particulier? Ou le choix de la piste est-il invariablement dicté par les contrôleurs aériens? Nous entendons dire des choses contradictoires, qui laissent supposer une certaine latitude expliquant la surutilisation de cette piste.

[Text]

Mr. Bogie: I think it is under the controllers' control due to traffic flow of incoming traffic and outgoing traffic. Usually, when you have two parallel runways, they try to use one for the incoming and the other for the outgoing.

Mr. Marchi: And when the traffic is not great, is there flexibility?

Mr. Bogie: Oh, yes. There could be. That would be up to the controller. The pilot cannot make up his mind because he does not know what the incoming traffic is or what the other traffic is in the area.

Mr. Marchi: But on a late-night flight, could a controller say look, you can come in on either one?

Mr. Bogie: Yes, he could, and the controller still could control it. He could tell the crew that they have to use 24 right instead of 24 left.

Mr. Douglas I. Irving (Secretary-Treasurer, Canadian Owners and Pilots Association): Within the limitations of the wind.

Mr. Bogie: Yes, within the limitations of the wind, the length of the runway, and the load of the aircraft, gross weight and things like that. Some aircraft, due to their gross weight, require a longer runway, but I think 24 right and 24 left are almost the same length.

Mr. Marchi: They are. We are not saying that in the south end of my riding you have to move the airport. We know it is here to stay, and it is going to grow.

However, what we are saying is let's spread the burden of this noise. Let's not impact over one particular geographic area more so than another, at least by the margins that have been the reality. Obviously it raises a number of questions.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, welcome back before the transport committee. It is always good to see you and to get your advice on legislation.

In your brief, on page 12, you begin to talk about the suspension of an aviation document on medical grounds, and you make the point that, rather than leaving it to the minister to make that decision, the Civil Aviation Tribunal, should be the one to make the decision, not just the one to be appealed to.

I have had a situation in my own riding where a holder of an aviation document was found to be unhealthy because of migraine headaches, which later we determined were due to diet. He was doing firefighting work for the Ministry of Natural Resources. He had his licence pulled because of the migraines and we were unable to negotiate some kind of balance for him. But as long as he ate properly, on time, he was fine. But he lost, both from the departmental point of view and from the tribunal point of view.

[Translation]

M. Bogie: Je crois que le choix est laissé aux contrôleurs, qui doivent tenir compte des aéronefs qui atterrissent et décollent. En règle générale, quand on a deux pistes parallèles, l'une sert aux atterrissages et l'autre aux décollages.

M. Marchi: Et quand la circulation est moins dense, a-t-on une plus grande liberté de choix?

M. Bogie: Oui, certainement. On serait plus libre de choisir, mais ce serait aux contrôleurs de décider. Le pilote ne peut pas prendre cette décision parce qu'il ne sait pas quels autres atterrissages sont prévus ni quels autres avions se trouvent dans les environs.

M. Marchi: Mais, s'il s'agissait d'un vol de nuit, le contrôleur pourrait-il laisser au pilote le choix de l'une ou l'autre piste?

M. Bogie: Oui, il le pourrait, mais c'est quand même le contrôleur qui aurait le dernier mot. Il pourrait dire au pilote qu'il doit se servir de la piste de droite au lieu de celle de gauche.

M. Douglas I. Irving (secrétaire-trésorier, Canadian Owners and Pilots Association): Tout dépend de la direction du vent.

M. Bogie: Oui, tout dépend de la direction du vent, de la longueur de la piste, de la charge de l'aéronef, du poids brut et d'autres facteurs semblables. Certains aéronefs, en raison de leur poids brut plus élevé, ont besoin d'une piste plus longue, mais je crois que la piste de droite et celle de gauche sont de la même longueur.

M. Marchi: Oui, elles le sont. Les gens de la partie sud de ma circonscription ne demandent pas que l'aéroport soit déplacé, nous savons qu'il restera là où il est et qu'il prendra de l'expansion.

Cependant, nous demandons que le fardeau du bruit soit réparti de façon plus équitable. Il ne faudrait pas qu'un quartier donné ait à souffrir plus qu'un autre, du moins pas dans la mesure où l'on a pu le constater jusqu'ici. Il en découle bien sûr bon nombre de questions.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, je vous souhaite de nouveau la bienvenue au Comité des transports. Votre présence est toujours appréciée, de même que vos conseils sur les mesures législatives proposées.

À la page 12 de votre mémoire, vous abordez la question de la suspension des permis de pilotage pour raison médicale, et vous dites que les décisions à cet égard ne devraient pas être laissées au ministre, mais bien confiées au tribunal de l'aviation civile, au lieu que celui-ci ne soit qu'une instance d'appel.

J'ai été mis au courant du cas d'un de mes électeurs qui était titulaire d'un permis et qui a été déclaré inapte pour des raisons de santé, en l'occurrence des migraines, dont on a déterminé par la suite qu'elles étaient dues à son régime alimentaire. L'intéressé combattait des feux de forêts pour le compte du ministère des Ressources naturelles. Il s'est vu retirer sa licence en raisons des migraines dont il souffrait, et nous avons été incapable de négocier une solution intermédiaire. Il suffisait qu'il mange correctement, à des heures régulières, pour n'avoir aucun problème de santé. Mais il a perdu sa cause, tant auprès du ministère qu'auprès du tribunal.

[Texte]

You are suggesting, though, that the minister is not the appropriate person. Perhaps you could elaborate a little bit more for the committee.

Mr. Beach: I am sure you were here when we made our strong pitch against what we call the tattletale clause.

Mr. Angus: Yes, I remember it well.

Mr. Beach: We resented and objected to that. We do not have time to go into that part of it again. At the time when we were screaming our loudest, the minister—who was at that time a very knowledgeable pilot, very sympathetic to general aviation—assured us that we should not squawk. He was going to give us the Civil Aviation Tribunal and all our problems would be over. We could not get a dirty deal if they were setting up a fair jurisdiction we would have access to—which until then we had not had.

• 1020

It sounded like apple pie, and we finally accepted it. But it did not work out that way. Somewhere in the bowels of document preparation, and before it got printed to be passed by the House, that restriction to handle any infractions by CAT that had to do with medicals was removed. We do not think it should have been. We think it was grossly unfair and unworkable to do this.

Under any circumstances, we do not defend the justification of having a pilot fly who is not safe to fly. But we do not think the person in the Department of Transport who made the decision to pull his licence is the one who should respond to CAT when they send it back for his reconsideration. What is he going to do? Is he going to say that he had a fight with his wife that morning, so he will change his mind? He is stuck with his original decision.

So having medicals outside the jurisdiction of CAT is unreasonable. We think any one of the decisions through the years when CAT has been in operation show it to be a very responsible jurisdiction. We think they have done an excellent job on all of the other cases where they have the authority to refer it back to the minister or even to reject the minister's decision, except for medical. Am I making sense?

Mr. Angus: Yes, you are. I want to move to a couple of areas that I do not think you touched upon in your brief. At least one new section gives the minister the power to order interim orders. If he sees a problem, the minister can, in effect, pull an aviation certificate for the public good. Does COPA support that new power?

Mr. Peppler: Mr. Chairman, I can say that this matter has been reviewed. We think safety of the public is paramount to everything else.

[Traduction]

Pour votre part, vous considérez que le ministre ne devrait pas avoir compétence en la matière. Vous pourriez peut-être nous expliquer un peu plus votre position à ce sujet.

M. Beach: Je suis sûr que vous étiez là lorsque nous nous sommes opposés avec véhémence à la disposition qui encourageait la dénonciation.

M. Angus: Oui, je m'en souviens très bien.

M. Beach: Nous étions contre cette disposition, et nous l'avons bien fait savoir. Nous n'avons pas le temps de revenir encore là-dessus. Au moment où nos protestations atteignaient leur point culminant, le ministre—qui était un pilote très compétent et qui était très favorable à la cause de l'aviation en général—nous a assuré que nous pouvions cesser de rouspéter. Il allait nous donner le Tribunal de l'aviation civile, et tous nos problèmes seraient choses du passé. Nous obtiendrions forcément justice puisque nous aurions accès à une nouvelle instance judiciaire—ce qui n'avait pas été le cas jusque là.

Tout semblait être parfaitement en ordre, et nous avons fini par accepter. Mais nous n'avons pas obtenu ce que nous pensions. Quelque part dans le dédale des travaux ayant conduit à la rédaction du texte final soumis à la Chambre, la disposition voulant que toute infraction ayant trait à des raisons médicales soit entendue par le Tribunal de l'aviation civile a été enlevée. Nous considérons qu'elle n'aurait pas dû l'être. Nous estimons qu'il s'agit d'une grossière injustice qui ne tient pas compte de la réalité.

Jamais nous ne contesterions le droit de suspendre un pilote qui ne serait pas en mesure de piloter son avion en toute sécurité. Mais nous estimons que ce ne devrait pas être au représentant du ministère des Transports qui a décidé en premier lieu de suspendre la licence du pilote de répondre au Tribunal lorsqu'il est appelé à revoir sa décision. Que peut-il faire? Peut-il dire qu'il s'était querellé avec sa femme ce matin-là et qu'il change maintenant d'avis? Il ne peut que confirmer sa décision initiale.

Il est donc déraisonnable que les examens médicaux ne relèvent pas de la compétence du Tribunal. À notre avis, toutes les décisions qu'il a rendues à fil des ans montrent bien qu'il s'agit d'une instance judiciaire très responsable. Nous croyons qu'il a fait un excellent travail dans tous les autres cas où il a le pouvoir de renvoyer l'affaire au ministre ou même de renverser la décision de ce dernier, exception faite des suspensions pour raison médicale. Vous me suivez?

M. Angus: Oui, je vous suis. Je veux maintenant aborder quelques questions que vous n'avez pas traité dans votre mémoire. Le projet de loi prévoit au moins une nouvelle disposition qui confère au ministre le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence. S'il constate l'existence d'un problème, le ministre peut suspendre un certificat d'aviation dans l'intérêt du public. La COPA approuve-t-elle l'attribution de ce pouvoir au ministre?

M. Peppler: Je peux vous dire, Monsieur le président, que nous avons étudié la question. Nous estimons que la sécurité du public doit avoir la priorité absolue.

[Text]

Unless the minister has the authority to act decisively at times, it may mean that the travelling public is in jeopardy. As long as there is always an appeal procedure that can be put into place, this is in the public interest.

I have been given the details of many cases. We all know about the landmark case out in British Columbia. An operator was unscrupulous to a certain extent; he may not have had airworthy aircraft, or have operated in the terms of his operating certificate such that the government told him to close down. The next day he started up under an assumed name. The problem was still there, but he could continue to operate.

At COPA, we certainly want to make sure that all flying in Canada is done with the maximum amount of safety; therefore, we see that there is a need for the minister to be able to act decisively on these cases.

But here again, in commenting on the other subject Mr. Beach brought up, an appeal procedure is in keeping with Canadian constitutional rights and everything else. It is sort of having your cake and eating it too to give the minister the authority to close down someone but to make sure they can appeal their case if they think they have not been done right by the minister.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

• 1025

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I would like to welcome the COPA representatives here. I was curious about just one thing. In the first part of your brief you mention your numbers as being in the area of 20,000. I am curious as to whether those numbers are up or down. Is it a number that stays relatively level over a period of time?

Mr. Pepler: Mr. Chairman, it certainly has stayed level the last few years. For a while in the 1960s and in the heyday of the 1970s we were increasing our membership by 10% per year. But as you know, with the downturn of the economy in the past decade or so, we have not been gaining a lot of new members. But we are not losing any either. I must admit that we are surprised ourselves to think we are maintaining that 20,000 level. It seems the new pilots are coming in, but certain ones are dropping out. We have maintained that 20,000 level for the past year or two.

Mr. Wilson: I must confess I am surprised as well. I would have thought the numbers might have diminished owing to a number of factors.

Mr. Beach: We have to pinch ourselves once in a while to realize how fortunate we are.

[Translation]

Le ministre doit pouvoir agir de façon décisive dans certaines circonstances, dans l'intérêt des passagers. Pourvu qu'il existe un recours en appel, nous considérons que cette disposition est dans l'intérêt public.

On m'a mis au courant d'un grand nombre de cas de ce genre. Nous connaissons tous l'affaire qui a défrayé la chronique en Colombie-Britannique. Il s'agissait d'un exploitant qui était jusqu'à un certain point malhonnête et dont l'aéronef ne respectait pas les normes de sûreté aérienne ou dont les modalités d'exploitation ne respectaient pas les conditions du certificat qui lui avait été délivré, de sorte que le gouvernement lui a interdit de poursuivre son activité. Le lendemain, il a repris son activité sous un faux nom. Le problème n'avait toujours pas été réglé, mais il pouvait poursuivre son activité.

Les membres de la COPA tiennent à ce que tous les aéronefs pilotés au Canada le soient avec le maximum de sécurité possible; par conséquent, nous considérons qu'il existe des circonstances où le ministre doit pouvoir intervenir de façon décisive.

Mais là encore, pour reprendre ce qu'a dit M. Beach au sujet de l'autre question qui a été soulevée, une procédure d'appel est nécessaire à la protection des droits constitutionnels et autres garantis aux Canadiens. C'est comme d'avoir la pomme et le paradis que de permettre au ministre d'ordonner à un exploitant de cesser son activité, tout en permettant à celui-ci d'en appeler de la décision du ministre.

M. Angus: Merci, messieurs.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je tiens à souhaiter la bienvenue aux représentants de la COPA. Il y a juste un point qui m'intrigue. Au début de votre mémoire, vous dites que votre association compte environ 20,000 membres. Je serais curieux de savoir si le nombre de vos membres est en hausse ou en baisse. Ce nombre est-il resté relativement stable au fil des ans?

M. Pepler: Monsieur le président, le nombre de nos membres est resté stable ces quelques dernières années. Il fut un temps, pendant les années 60 et pendant les beaux jours des années 70, où le nombre de nos membres augmentait de 10 p. 100 par an. Mais l'économie étant, comme vous le savez, en crise depuis une dizaine d'années, nous ne recrutons pas beaucoup de nouveaux membres. Nous n'en perdons pas non plus. J'avoue que nous sommes les premiers surpris de ce que nos effectifs se maintiennent aux alentours de 20,000. Il semble que nous accueillions de nouveaux pilotes, mais que d'autres se retirent. Nos effectifs se maintiennent à 20,000 depuis un an ou deux.

M. Wilson: J'avoue que j'en suis moi aussi surpris. J'aurais pensé que le nombre aurait diminué par suite d'un certain nombre de facteurs.

M. Beach: Nous n'arrivons pas nous-mêmes à croire à notre bonne fortune.

[Texte]

Mr. Wilson: I confess to being new on this committee, but on page 12 you say that you want to focus attention on zoning. You state that although the intent is honourable and generally acceptable, there is apprehension about the transferring of certain zoning authorities from the federal jurisdiction to the provincial. I wonder if you could enlarge on that in order to make me better understand your concerns.

Mr. Pepler: Mr. Chairman, we are all quite qualified to talk on that subject, so maybe we all will. We have a committee in our association that has made a study of this right across Canada. We have looked at court cases that are being challenged. It seems that today, aviation in Canada has grown to a considerable extent because municipalities have been able to start a local airport and it has been always under the guidance of Transport Canada regulations.

I do not think, Mr. Chairman, you can look at any place in Canada, the smaller communities, without noting that some of the airports started as a flying club. Ottawa International Airport is a perfect example. At one time that was a cow pasture used as an airport, and down through the years it expanded. We have an airport there today, but it started as a flying club. The same situation exists right across Canada. When you look at why this airport was here... Edmonton, back to bush flying in the 1930s, for instance—the industrial airport started there.

So you see, Mr. Chairman, if we see that municipalities are going to start gaining land use, and somebody wants to start a little airport, and they say no because that's farm use or that's industrial or something else, it means that the impetus we have had for the past 50 years of people starting their own airport because they have no restrictions against it...

Today we have a network of over 1,000 airdromes across Canada that businessmen, tourists, can use in the performance of their daily work, all because somebody was able to start that airport. They did not have to appear before a local tribunal or a local council or commission in order to gain permission to do it. We want to see that continue, because we know that General Aviation is going to be able to serve more people in more remote areas of Canada, provided they have the freedom to do this.

To answer the question, if the federal government is going to give increasing powers to the provinces, and they in turn will pass that authority on to the municipalities, it is going to mean that people will not feel free to start a little airdrome in a small centre because now the municipalities have control, and they can say they don't want them flying that way. Quite frankly, we are concerned that even seaplane pilots who fly a seaplane into lakes or rivers because their

[Traduction]

M. Wilson: Je reconnais que je suis un néophyte à ce comité, mais, à la page 12, vous dites que vous voulez attirer l'attention sur le zonage. Vous indiquez que, même si vous y voyez une intention louable et généralement acceptable, vous vous inquiétez du transfert de certains pouvoirs en matière de zonage du gouvernement fédéral aux provinces. Pourriez-vous expliquer plus en détail vos préoccupations pour m'aider à comprendre?

M. Pepler: Monsieur le président, nous sommes tous très compétents pour discuter de cette question, alors nous prendrons sans doute chacun la parole. Un comité de notre association s'est penché sur l'exercice de ce pouvoir dans les différentes régions du Canada. Nous avons étudié les causes qui font actuellement l'objet d'une contestation judiciaire. Il semble que, si l'aviation a pu prendre un essor considérable au Canada, c'est parce que les municipalités ont pu établir des aéroports locaux, ce qui s'est toujours fait dans le cadre des règlements de Transports Canada.

Je ne pense pas, monsieur le président, que l'on puisse trouver une seule petite localité canadienne dont l'aéroport n'ait pas eu pour origine un club de pilotage. C'est notamment le cas de l'aéroport international d'Ottawa. À un moment donné, l'aéroport n'était qu'un pâturage, puis avec les années, il a pris de l'ampleur. Au début, il ne s'agissait que d'une piste utilisée par un club de pilotage. Il en va de même de beaucoup d'aéroports canadiens. Quand on remonte aux origines de tel ou tel aéroport... Celui d'Edmonton, par exemple, remonte aux années 30, à l'époque des pilotes de brousse—c'est de là qu'est né l'aéroport industriel.

Vous voyez donc, monsieur le président, que, si les municipalités se voient confier l'aménagement du territoire, celui qui voudrait ouvrir un petit aéroport pourrait se voir refuser l'autorisation de le faire pour des raisons de zonage agricole ou industriel ou pour quelque autre raison, de sorte que nous perdrons l'impulsion de ces 50 dernières années où les gens qui le voulaient pouvaient ouvrir leur propre aéroport, puisqu'aucune restriction ne s'y opposait...

Il existe aujourd'hui plus de 1,000 aérodromes au Canada que les gens d'affaires et les touristes peuvent utiliser pour leurs activités quotidiennes et qui doivent leur existence au fait que quelqu'un ait pu construire un aéroport. Cette personne n'a pas eu à comparaître devant quelque tribunal, commission ou conseil local pour obtenir l'autorisation. Nous voulons que cet élan puisse se poursuivre, car nous sommes persuadés que l'aviation générale pourra servir un nombre croissant de personnes dans les régions isolées du Canada, à condition qu'elles bénéficient de la liberté voulue.

Pour répondre à votre question, si le gouvernement fédéral délègue davantage de pouvoirs aux provinces et que celles-ci délèguent, à leur tour, ces pouvoirs aux municipalités, les gens n'auront plus la liberté voulue pour construire des aérodromes dans les petites localités, puisque celles-ci pourront imposer leurs règles sur l'utilisation de l'espace aérien. Pour tout vous dire, nous craignons même que les pilotes d'hydravions qui se servent du lac ou de la

[Text]

cottage is there may be caught in this big net if the provinces were to be given land use authority to determine where airplanes can be operated and where they cannot. Now, that is our answer to your question as to why we are apprehensive about this increasing power.

[Translation]

rivière près de leur chalet fassent l'objet d'une interdiction si les provinces se voyaient conférer le pouvoir en matière d'aménagement du territoire et qu'elles pouvaient interdire certains endroits aux aéronefs. Voilà donc qui explique, en réponse à votre question, pourquoi nous craignons cet élargissement du pouvoir des provinces.

• 1030

Mr. Beach: I think that the members around this table probably have a greater appreciation of the political aspects of airports than maybe even we have. But across the country there is a wide variation in the atmosphere and the climate between airports. We have the good fortune at our home base in Smiths Falls, where we have an airport that is enthusiastically supported by the local two municipalities that are involved in it, because they think it is a tremendous asset and a real treasure for the development of the area, both industrially and recreationally. Their support of that airport is only confined by their ability to provide more money to make it a little better. But there are some airports that do not have that.

There are some airports where local politics are such that if airports were not still under federal jurisdiction and control, the airport could have been closed by now. I have one airport particularly in mind where a neighbour moved in to the area and decided he did not like the airport that was there and had been there for a number of years. He was using a great deal of political pressure on the local municipality to create an unfriendly atmosphere. If it was a municipal or provincial... because they get their authority from the province exclusively, we would have chaos across the country with a whole variety of...

The ability of an airport to be established, to be safe, to be environmentally friendly, is all controlled by both the federal government under the Aeronautics Act as well as the environment. But we do not have that protection provincially, so we are really very concerned about the possibility of running into a hodgepodge of controls that would be administered by non-professionals, because that is what you have in local governments. They certainly did not grow up as being local town councillors; they grew up as butchers or farmers or whatever. We feel it is extremely important that the control and management and in some cases the dictates of how an airport should be operated remain in the hands of the federal people and their professional staff.

Mr. Wilson: Last week a package of constitutional proposals was tabled shaping Canada's future together. Among the proposals was the suggestion that property rights be entrenched. No doubt this topic has been discussed by your group from time to time over the years. I am just wondering if you have any comment as to what you would see as the effect of that entrenchment of property rights on airports, on aeronautics, from your perspective.

Mr. Beach: The information that we have had coming to us from all directions just since that announcement has been kind of mind boggling. I do not know whether you people in your sphere of activities have arrived at better solutions than

M. Beach: Vous connaissez sans doute encore mieux que nous l'importance politique des aéroports. Il existe d'énormes différences dans la situation des différents aéroports du pays. Nous avons la chance qu'à notre siège de Smiths Falls, notre aéroport bénéficie de l'appui enthousiaste des deux municipalités que nous desservons, les habitants estimant qu'il contribue dans une grande mesure au développement industriel et touristique de la région. Si les installations de l'aéroport n'ont pas été améliorées, c'est uniquement par manque de moyens financiers. Mais d'autres aéroports ne jouissent pas de cet appui populaire.

Dans certaines localités, l'aéroport aurait certainement déjà été fermé s'il ne relevait de la compétence fédérale. Je pense plus particulièrement à un aéroport qui, bien qu'existant depuis de nombreuses années déjà, n'avait pas l'heur de plaire à une personne qui était venue s'installer à proximité et qui a fait des pieds et des mains auprès des autorités locales pour gâcher l'atmosphère. Si les aéroports étaient de compétence municipale ou provinciale exclusive—car les municipalités tirent leurs pouvoirs exclusivement de la province—ce serait le chaos.

Les modalités de fonctionnement des aéroports au plan de la sécurité et de l'environnement dépendent des autorités fédérales aux termes de la Loi sur l'aéronautique. Nous n'aurions pas cette protection s'ils relevaient des provinces, et nous craignons une pagaille administrative, car les responsables politiques locaux, qu'il s'agisse de bouchers, d'agriculteurs, etc, n'ont pas la compétence voulue pour statuer, la plupart du temps. C'est pourquoi nous sommes d'avis que le contrôle de la gestion et les modalités de fonctionnement des aéroports doivent continuer à relever des autorités fédérales et de leur personnel spécialisé.

M. Wilson: Un ensemble de propositions constitutionnelles a été déposé la semaine dernière, notamment celle d'inscrire dans la constitution le droit à la propriété privée. Vous en avez sans doute discuté à plus d'une reprise en fil des ans. Je voudrais savoir ce que vous pensez de cette proposition, si elle aurait des répercussions sur les aéroports et le pilotage.

M. Beach: Depuis le dépôt de cette proposition, nous sommes bombardés de toutes sortes d'informations contradictoires. Je ne sais pas si vous avez de meilleures données que nous. Cela aura certainement toutes sortes de

[Texte]

we have. We find it has a lot of very serious implications. We are just not sure whether it is broken and needs to be fixed or whether we should break it and then fix it. We have not arrived at how we should go about doing it yet.

• 1035

Mr. Keyes (Hamilton West): President Beach, I would like to touch a little more on the aspect of the \$1,000 limit on the fines being raised to \$5,000. You have a membership of 20,000 in COPA. Do you have any record of how many individuals in your organization have actually been fined? Once the fine has been levied, has it been appealed and how long does that appeal process take? Is the fine, indeed, paid at all in the end?

Mr. Beach: Maybe Bill should answer that, because he gets more of the firing-line flak that comes in.

The size of some of those fines and for some of the misdemeanours is in an environment that is really not as much our concern in general aviation as it is in the airlines. Raising a fine from \$5,000 to \$10,000 would certainly get the attention of the airlines, but it would not be crippling. They would just learn a lesson. It would be devastating to a general aviation pilot.

I think COPA made some pretty good progress with the enforcement people because we changed our direction somewhat in our philosophy that education is a lot more effective with our type of membership than penalty. A lot of these infringements or misdemeanours are more from innocence and ignorance than from straight illegal violations. Statistically, we do not have a bank, Bill, do we?

Mr. Peppler: No, many of our members have been caught with this fine but they can appeal it to the Civil Aviation Tribunal. I found the civil aviation tribunal does a pretty good job. If they realize the imposition of a fine was done without knowing all of the circumstances, they can certainly either reduce the fine or state it was improper to have been levied in the first place. The fact that all of these fines can be appealed to the Civil Aviation Tribunal is in itself a good thing. It means if there is any perceived unfairness at least the person has an opportunity to present it to the tribunal which can reverse the situation.

Mr. Keyes: In a reverse case, Mr. Chairman, aside from the fact, of course, that we have the Canadian War Plane Heritage that operates out of Hamilton. . . and some of those old birds are pretty noisy. For example nine months to a year ago there was a case where a major airline was arriving late on a regular basis and therefore was told it was suspended for a two-week period. The airline just shifted its arrangements to Hamilton airport for that two-week suspension period out of Pearson. With that suspension, of course, it still arrived late and there was of course the noise consideration. A \$10,000 fine may catch their attention, as you say, but may not be enough.

In this bill, should we be considering beyond a fine of \$10,000 a circumstance for repeat offenders in this situation? You have an airline that continually breaks the rules and can justify financially a \$10,000 fine because of the passenger

[Traduction]

répercussions. Mais je dois vous avouer que nous n'avons pas encore d'idées très arrêtées à vous soumettre.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur Beach, je voudrais revenir sur la question des amendes dont le plafond a été porté de 1,000 à 5,000 dollars. Votre association COPA compte 20,000 adhérents. Sur ce nombre, combien ont eu des amendes à payer? Y en a-t-il qui ont interjeté appel et, dans l'affirmative, combien de temps cela prend-il? Je voudrais en fait savoir si ces amendes sont jamais versées.

M. Beach: Je demanderais à Bill, qui est plus au courant de ces questions, de vous répondre.

Pour les compagnies aériennes, le fait que le montant des amendes ait été porté de 5,000 à 10,000 dollars ne porte pas vraiment à conséquence; cela leur servira de leçon. Par contre, pour un pilote d'aviation générale, ce serait une catastrophe.

Nous sommes d'ailleurs d'avis—et avons pu faire admettre aux autorités—que pour modifier le comportement de nos membres, il vaut mieux les informer que leur infliger des amendes. On a d'ailleurs pu constater que la plupart des contraventions sont dues à l'ignorance plutôt qu'à l'intention de violer délibérément la loi. Je ne crois pas que nous ayons des données statistiques à ce sujet.

M. Peppler: Nombre de nos membres ont été frappés d'amende, mais ils peuvent saisir le Tribunal de l'aviation civile, qui fait un excellent travail. Ainsi lorsque le Tribunal constate que l'amende a été infligée sans tenir compte de toutes les circonstances, il peut en réduire le montant ou l'annuler. Donc la possibilité de saisir le Tribunal de l'aviation civile au sujet de ces amendes est en soi un facteur positif, les personnes s'estimant lésées pouvant ainsi éventuellement obtenir gain de cause.

M. Keyes: À l'inverse—et je ne parle pas du cas de la *Canadian War Plane Heritage*, à Hamilton, qui possède des appareils anciens qui sont fort bruyants—il y a un an environ, une importante compagnie aérienne qui arrivait en retard tout le temps s'est vu infliger une suspension de 15 jours au cours desquels elle s'est arrangée pour utiliser l'aéroport de Hamilton au lieu de celui de Pearson. Mais cela n'a rien réglé bien entendu en ce qui concerne les retards, sans parler du bruit. Donc pour une compagnie aérienne, une amende de 10,000 dollars éveillera son attention mais pourrait ne pas suffire.

Est-ce qu'il ne faudrait pas dans ce projet de loi envisager d'autres mesures, en plus d'une amende de 10,000 dollars, pour ceux qui récidivent? Une compagnie aérienne qui n'arrête pas d'enfreindre le règlement peut fort bien se

[Text]

load it may have or the profits earned by flying practically next door. Would you give me your opinion on suspensions that may be levied for repeat offenders on noise violations, aside from suspensions that can be levied for safety reasons?

• 1040

Mr. Beach: That is a good point.

Mr. Pepler: Mr. Chairman, I would like to bow out of answering that question, for the simple reason that we make no pretense as to not representing the commercial aspect of air carriers.

It is true that a general aviation aircraft could be subject to that fine and that one of our own members could be subject to that fine. If it was a repeat offence, whether or not we would recommend that some other action be taken that would be a deterrent to somebody who would willfully disregard some basic information. . . But when that time came I would say that we would have to look at the situation from a fresh point of view. It has not occurred so far, to my experience. So I would be ill-advised to make a recommendation to you at this present time as to how that matter should be dealt with, when we have not had a chance to discuss it and to consult.

Mr. Keyes: Perhaps I can make a request through you, Mr. Chairman, that if some discussion took place before we entertain this bill in the House we receive some expression from you, in some kind of a paper, that outlines your opinion or COPA's position on repeat offenders.

Mr. Hicks (Scarborough East): I must preface my remarks by saying that I am not a regular member of this committee. I am substituting for the chairman of the committee today. But Mr. Wilson's questions and comments prompted me to be more mixed up, I think, in the area he was attempting to explore—i.e., the extent to which local governments get involved in the establishment of small airports. Are the existing regulations such that local governments do not get involved at all?

Mr. Beach: There are as many different cases as there are municipalities, because it depends upon the justification for the airport in the first place and whether it was meant to be a commercial industrial asset to the community as to how much the. . . In our town, the initial rebuilding of our airport was largely financed, even provincially. The local governments did put up their share—some 20% or whatever it was—because of their feeling about establishing the airport, so they did get involved.

After you decide that you are going to have an airport, what kind of airplanes you are going to have a facility for, and how much money you have to spend or want to spend, the matter is still completely under the federal regulations, as to the length of the runway, the width of the runway relative to the length, what kind of runway it is to be mechanically or how it should be built and constructed, the approaches, and the ability for airplanes to come in and out safely. But because these things are all federally controlled, a pilot who comes from Alberta and wants to land at the Smiths Falls airport knows that this airport is environmentally safe for landing his type of aircraft. The consistency there is very important for safety.

[Translation]

permettre de verser une amende de 10,000\$ ce qui est peu de chose par rapport aux bénéfices réalisés. Que pensez-vous de la possibilité d'infliger des suspension non seulement pour des atteintes aux règles de la sécurité mais également pour des atteintes répétées aux règlements sur le bruit.

M. Beach: Ce serait une bonne idée.

M. Pepler: Monsieur le Président, je préférerais ne pas répondre à cette question car nous représentons également l'aviation commerciale.

Ce genre d'amende pourrait être infligé à quiconque, y compris les membres de notre association. Pour ce qui est d'imposer une suspension pour dissuader la récidive, c'est à voir le moment venu. À ma connaissance ce n'est pas encore arrivé. Je ne voudrais pas proposer de solution avant d'avoir consulté nos membres et d'en avoir discuté.

M. Keyes: Peut-être pourriez-vous nous faire parvenir le point de vue de la COPA à ce sujet, le cas échéant, avant que nous votions sur ce projet de loi à la Chambre.

M. Hicks (Scarborough-Est): Je tiens tout d'abord à préciser que je ne suis pas un membre régulier du comité car je remplace le président aujourd'hui. À la suite des questions posées par M. Wilson, je voudrais savoir dans quelle mesure les autorités locales interviennent dans l'ouverture de petits aéroports. Est-ce que les règlements actuellement en vigueur ne leur laissent aucune latitude?

M. Beach: Tout dépend des municipalités et des raisons qui motivent l'ouverture d'un aéroport, s'il sera considéré ou non comme un avantage économique. Ainsi la modernisation de notre aéroport a été financée à concurrence de 20 p. 100 par les autorités locales et la province a également contribué.

Une fois la décision prise de construire un aéroport et fixé le type d'avion desservi et le budget qui y sera affecté, tout le reste, la largeur, la longueur et la qualité des pistes, l'aménagement des approches, relève des autorités fédérales. Ainsi, grâce à ces règlements fédéraux, un pilote de l'Alberta, lorsqu'il atterrit à l'aéroport de Smiths Falls peut être tranquille, sachant que les installations sont adaptées à son type d'avions. Cette uniformité est de toute première importance pour la sécurité.

[Texte]

[Traduction]

• 1045

Mr. Hicks: You are racing way ahead of... I am way back at establishing a little airport. Here I am, I want to buy a hundred acres. I have my own plane and I want to establish an airport. To what extent does the local municipality or government get involved? First of all, there would have to be zoning. Would they not have to be involved in the zoning? If I have a hundred-acre farm and want to get a grader and a bulldozer in and make my own runway, do I have to rezone my farm, and does the local government get involved at that stage?

Mr. Beach: Not really, at that stage. There is no restriction that he would have, other than any building permits for buildings on the airport.

Mr. Hicks: I am thinking also of happening to own a hundred-acre farm adjacent to \$500,000 homes. That is why I am coming up with all these questions. To what extent does the local government get involved, and do you not think there should be consultation, and do you not think that perhaps if you want to retain it under federal jurisdiction, it might be wise to guarantee consultation? If you were to guarantee consultation locally, it might be easier to retain everything under federal jurisdiction.

Mr. Peppler: There are certain regulations, such as regulation 534, which has to do with operating an aircraft below a certain height and within horizontal distance of certain areas. That particular regulation talks about a built-up area, which means the type of scenario you are talking about where there might be buildings. Other regulations that we have to be concerned with—about actually operating the airplane—could prohibit us from making an airport in the place. For instance, today anybody who wants to operate one of these balloons in an area, or fly a helicopter, has to get special permission from Transport Canada, because it is prohibited because of this regulation calling it a “built-up” area.

If you wish, you can start an airport out in the boondocks without going to anybody, but if you wanted to start it near a built-up area, then you are caught with regulations other than land use.

Mr. Marchi: A final question. When we talk about noise, one of the greatest frustrations of communities surrounding an airport is the frustration those communities and organizations have in terms of having the system hear their concerns or investigate cases when a community feels a noise by-law has been grossly undermined. For instance, late at night those groups will call an airport—Pearson—and get a tape recorder. During the day, they may get the manager or an assistant to the manager, and it seems to go into a big, dark, black hole, and before you know it, the system just grinds those concerns to a halt.

Are fines the only route from a community development point of view? At an airport like Pearson, should we not have in place an ombudsman-type person or role, whereby those legitimate complaints are looked at—followed up and

M. Hicks: Supposons que je possède mon avion personnel et que je décide d'acheter une centaine d'acres pour construire un petit aéroport. Je présume que les autorités locales auraient leur mot à dire quant au zonage si je décidais de transformer une ferme en aéroport. Je ne peux pas tracer une piste au bulldozer sans modification du zonage et l'accord des autorités locales, n'est-ce pas?

M. Beach: Si, tout ce qu'il faudrait c'est obtenir le permis de construire s'il s'agit d'ériger des bâtiments.

M. Hicks: Oui, mais supposons que la ferme de 100 acres où je voudrais construire un aéroport soit située à proximité de maisons valant un demi million de dollars. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait une consultation si l'on veut le maintien de la compétence fédérale dans ce domaine garantissant la voix au chapitre à tous les intéressés? Serait-ce plus facile de préserver la compétence fédérale exclusive si l'on garantissait une consultation au niveau local?

M. Peppler: Le règlement numéro 534, entre autres, s'applique aux vols à basse altitude proche de quartiers habités comme ceux que nous venez d'évoquer. D'autres règlements pourraient également interdire la construction d'un aéroport dans un cas pareil. Ainsi, il faut obtenir l'autorisation spéciale de Transports Canada pour faire voler des montgolfières ou des hélicoptères dans les régions habitées.

Vous êtes donc libre de construire un aéroport dans la brousse si cela vous chante, mais si vous tenez à vous implanter dans une région habitée, vous êtes assujetti à toute une série de règlements.

M. Marchi: Une dernière question. Au sujet du bruit, un des gros problèmes qui se pose avec les aéroports situés dans les régions habitées, c'est que lorsque les riverains estiment que les règlements régissant le bruit ont été enfreints, ils ont tout le mal du monde à obtenir l'ouverture d'une enquête. S'ils téléphonent à l'aéroport le soir—mettons à Pearson—they tombent sur un répondeur automatique et même s'ils parviennent à rejoindre un directeur ou son adjoint pendant la journée, c'est très difficile d'obtenir gain de cause et les plaintes ne semblent jamais aboutir.

Je me demande, dans ces conditions, si les amendes sont la seule solution. De plus, dans les gros aéroports comme celui de Pearson, il faudrait peut-être créer le poste d'ombudsman qui serait chargé d'entendre les doléances des

[Text]

determined to be legitimate or not, and some action taken, so that the community at least has a feeling that someone in the system is concerned about their well-being? Right now, from their vantage point it seems to be a one-way street, and that street leads to many dead ends. How would that proposal fly with your organization?

Mr. Irving: There again, Mr. Chairman, we are dealing with commercial. You are out of our ballpark. The vast majority of our aircraft could not make enough noise to disturb anybody, really.

• 1050

Mr. Marchi: I was looking for your opinion vis-à-vis the airlines, but obviously you don't have the mandate to speak for them.

Mr. Irving: That's what I am getting at. You hate to start taking a position on something with which we really are not as familiar as the big boys.

Mr. Marchi: We will bring in Jim Mann, then.

Mr. Pepler: Thank you. On this point, I would just like to say that I would hope that your committee will divide into sections the concern you just expressed: the noise part of it and the aircraft operations part of it.

I think it would be contrary to the public interest, overall, to state that we want a curfew at Pearson; for instance, that there be no aircraft movements from 11 p.m. until 6 a.m. I think that would be wrong; I think it may be in the public interest to say we do not want any noise generated over a certain number of decibels, for instance. But the fact is our aircraft are becoming quieter all the time. They are not always jet aircraft; we have a lot of good turbo-prop aircraft such as the Cessna Caravan.

A lot of these couriers do all of their flying at night. These couriers are conducting a very essential service that keeps employment high, keeps businessmen operating, and helps Canada compete. With respect to these new aircraft coming off the line now, millions of dollars have been spent on making them quiet and on the courier-type of thing. Some of those aircraft could go in and out of an airport, such as Pearson, at 1 a.m., 2 a.m. or 3 a.m., and no one would notice them because they are so very quiet.

Mr. Marchi: You obviously do not live around the airport.

Mr. Pepler: I am just saying that I would not like the decisions you are making, your recommendations to the minister and to Transport Canada officials, to be so tight that in the years to come, when we are developing new, quieter airplanes, they are going to be hung on that. Certainly, in a world of competition, we have to have this kind of service.

Mr. Marchi: Oh, no; I am a very reasonable man. I know where you are coming from, but we are trying to get some balance. On division—

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have just a brief comment. I do not want the committee to be misled. Municipal zoning does impact on whether or not airports can function. Permitted land use would say whether an aerodrome or a

[Translation]

riverains et de statuer sur leur bien-fondé, afin qu'ils aient l'impression que l'on s'occupe quand même d'eux. Actuellement les riverains n'ont pratiquement rien à dire. Qu'en pensez-vous?

M. Irving: Monsieur le président, c'est une question qui n'est vraiment pas de ma compétence car la grosse majorité de nos avions font si peu de bruit qu'ils ne risquent de déranger personne.

M. Marchi: J'espérais que vous pourriez nous donner le point de vue des compagnies aériennes, mais manifestement vous ne pouvez pas parler en leur nom.

M. Irving: Exactement et je préfère ne rien dire sur un sujet que je ne connais pas aussi bien que les principaux intéressés.

M. Marchi: Il faudra faire venir Jim Mann, dans ce cas.

M. Pepler: J'espère que votre comité va distinguer entre le problème posé par le bruit, d'une part, et les problèmes d'exploitation des avions d'autre part.

Je pense qu'il serait contraire à l'intérêt du public d'interdire tous les vols à Pearson entre 23 heures et 6 heures du matin. On pourrait en revanche préciser que le bruit des avions ne doit pas dépasser un certain nombre de décibels. D'ailleurs les avions font de moins en moins de bruit. Nous n'utilisons pas nécessairement des avions à réaction; nous avons également des appareils à turbo-propulseur comme le Cessna Caravan.

Bon nombre de ces appareils transporteurs de courrier volent uniquement la nuit. Ces vols assurent des emplois, contribuent au commerce et renforcent la compétitivité du Canada. Des millions de dollars ont par ailleurs été consacrés à réduire le bruit des nouveaux appareils. Ils font si peu de bruit qu'ils ne dérangeront personne, même s'ils atterrissaient ou décollaient de Pearson à 1 ou 2 heures du matin.

M. Marchi: Il faut croire que vous n'habitez pas tout près d'un aéroport.

M. Pepler: Il ne faudrait quand même pas que vous commandiez au ministre d'appliquer des règlements à ce point stricts que même les nouveaux appareils beaucoup plus silencieux seraient touchés. Dans un monde où règne la concurrence internationale, l'aviation joue un rôle essentiel.

M. Marchi: Croyez-moi, je suis un homme très raisonnable. Mais il faut que tout le monde puisse vivre. . .

M. Angus: Je voudrais simplement faire remarquer que le zonage municipal a sans aucun doute des répercussions sur les modalités de fonctionnement d'un aéroport. C'est le zonage qui détermine si, oui ou non, on peut construire un

[Texte]

runway is a permitted use. In terms of your hundred-acre farm, it would depend on what the zoning is. In some municipalities, the operation of an aerodrome would be consistent with agricultural purposes. Then the official plan will also have an impact on what is permitted, where. In the unorganized areas, the province has control and it would depend on what they have put in place.

Le vice-président (M. Pronovost): Je voudrais remercier nos invités de la *Canadian Owners and Pilots Association*.

Thank you very much. Your contribution has been very useful for members of the committee.

I think we are going to have a three-minute break.

Mr. Beach: Thank you, Mr. Chairman. We appreciate the invitation and we have enjoyed the experience.

• 1054

• 1057

Le vice-président (M. Pronovost): Nous allons reprendre immédiatement les délibérations du Comité permanent des transports en accueillant M. Gordon Sinclair, président et chef de la direction de

Air Transport Association of Canada. Mr. Sinclair, once again, welcome to this committee. I think we have a resume of your presentation and we are ready to listen to you.

Mr. Gordon Sinclair (President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman. Our comments on the legislation are quite brief, and I will attempt to make them brief so that we can get into the question period. I listened to the questioning of the previous witnesses, and I anticipate that you will probably want to follow up the same subjects with me.

The Air Transport Association of Canada represents virtually all of commercial aviation in Canada, from the largest air carriers through all kinds of charter air carriers, both large and small, and flying clubs from one end of our country to another. Our members account for over 97% of the revenue-passenger kilometres flown in this country.

The problems we see with the legislation are more of omission than commission on the part of the department, and we would like to bring them to your attention.

For example, the first one involves the extension of the law with regard to passengers and cabin crew, and it is our opinion that in the normal operation of a Canadian airplane, on Canadian service, it is quite appropriate. However, there is a growing market wherein Canadian airplanes may be leased to foreign countries or operators in foreign countries for periods of time, either on a dry lease, which means just the airplane itself, or on a wet lease, which includes both the flight crew and the cabin crew.

Under those circumstances the wording of the legislation becomes a little cumbersome in that it would require citizens of foreign countries, flying in a Canadian airplane leased to a foreign state, to be subject to Canadian law, and I do not

[Traduction]

aéroport et des pistes d'atterrissage. Donc, lorsque vous avez parlé de transformer une ferme de 100 acres en aéroport, tout dépendrait des règlements de zonage. Certaines municipalités autorisent la construction d'aérodrome dans des zones rurales. C'est alors le plan d'occupation des sols qui devient déterminant. Dans les régions où il n'y a pas de zonage, tout dépend des règlements provinciaux.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I wish to thank the representatives of the Canadian Owners and Pilots Association.

Je vous remercie. Votre intervention nous sera certainement très utile.

Je propose une pause de trois minutes.

M. Beach: Je tiens à vous remercier de nous avoir invités à comparaître.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): We shall resume our deliberations and hear Mr. Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Sinclair. Nous avons le résumé de votre exposé et je vous cède la parole sans plus tarder.

M. Gordon Sinclair (président-directeur général, Air Transport Association of Canada): Merci monsieur le président. Je vais essayer de vous résumer ce que nous avons à vous dire de façon à laisser plus de temps pour les questions. Je m'attends à ce qu'on me pose plus ou moins les mêmes questions qu'aux témoins précédents.

La Air Transport Association of Canada regroupe la presque totalité de l'aviation commerciale du pays et comprend aussi bien les grosses compagnies d'aviation que les compagnies assurant des vols nolisés, grandes et petites, ainsi que les clubs d'aviation. Nos membres assurent plus de 97 p. 100 des vols payants dans le pays.

Le projet de loi, à notre avis, pêche davantage par omission que par commission et nous voudrions attirer votre attention sur les lacunes.

Tout d'abord, il y a l'élargissement de la Loi aux passagers et au personnel naviguant, et cela nous paraît normal s'agissant d'avions canadiens survolant le territoire national. En revanche il arrive de plus en plus souvent que des appareils canadiens soient loués à des sociétés étrangères pour une certaine durée, avec ou sans équipage.

Or, je ne pense pas qu'il entrerait vraiment dans votre intention d'assujettir à une loi canadienne des ressortissants étrangers volant à bord d'un appareil canadien loué à un pays étranger. Nous proposons donc d'ajouter à la fin du projet

[Text]

think that was the intent of the legislation as put forth here. We are suggesting that at the end of proposed subsection 4.(1), which ends with "thereon outside Canada", the words "except when a Canadian aircraft is leased to and operated by an air carrier of another state" be added. That would cover the leasing arrangements that presently go on.

Our second comment on the legislation involves the timeframe for an interim order. We strongly support the concept of an interim order for air operations. The minister has the equivalent of this interim order in the form of an air-worthiness directive, when there is an air-worthiness question with respect to aircraft or a class of aircraft in which he can act immediately, but he does not have the same power with respect to operations. This part of the legislation seeks to give him that power. Like COPA, we support that he should have that power to act immediately. However, we feel that the minister is being short-changed, in that he only has 14 days after the issuance of an interim order to get an Order in Council.

• 1100

There could be periods of time, such as during an election period, during a particular period of national crisis, during vacation periods, when it may not be possible to obtain an Order in Council within the 14-day period. We suggest that number 14 should be changed to 30, so that the interim order does not lose effect in the event that an Order in Council might not be able to be obtained within that period of time.

It is a small change, but one that we think is important. If it is important enough to issue an interim order, it is important enough to have it in existence for a reasonable period of time until an Order in Council is ready.

Our third comment with respect to the legislation relates to the period of time for comment after publishing in *The Canada Gazette*. The present regulations call for 60 days. This legislation proposes to reduce it to 30 days. It is our opinion that 30 days is not a reasonable period of time to comment on a regulation, particularly when we have to go from one end of the country to the other, to talk to various operators who are operating their own business, and they are not going to drop tools immediately to take a look at this thing. We think that the consultation period of 60 days for comments to come in is a reasonable period of time and should not be shortened.

Mr. Chairman, those are our comments on the legislation. I would be pleased to respond to questions from the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. Your points are very clear, I think, and I will open the first round with Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, thank you, and of course we welcome a familiar face to the committee this morning.

[Translation]

d'article 4(1) la phrase suivante «sauf lorsqu'un appareil canadien est loué et exploité par une compagnie d'aviation étrangère». Ceci s'appliquerait aux contrats de location avec les pays étrangers.

Deuxièmement nous sommes pleinement d'accord avec le principe des arrêtés d'urgence pour l'aviation. Le ministre possède d'ores et déjà l'équivalent de ce pouvoir lorsqu'il est question de la navigabilité d'un appareil ou d'une catégorie d'appareil, ce qui lui permet d'intervenir sans délai; en revanche il n'en va pas de même en ce qui concerne le fonctionnement des aéroports, lacune que le présent projet de loi est justement censé combler. Comme la COPA, nous sommes d'accord pour que le ministre soit autorisé à prendre immédiatement des mesures. Nous trouvons cependant que sa marge de manoeuvre est insuffisante vu que l'arrêté d'urgence perd effet dans les 14 jours si le ministre n'obtient pas un décret du conseil.

À certains moments, par exemple en période d'élections, de crise nationale ou de congés, il pourrait être impossible d'obtenir un décret du conseil dans les 14 jours. Selon nous, on devrait fixer le délai à 30 jours plutôt qu'à 14 pour éviter que l'arrêté devienne caduque si le ministre est incapable d'obtenir un décret à temps.

C'est un petit changement que nous jugeons important. Si la question est jugée suffisamment importante pour que le ministre prenne un arrêté d'urgence, elle devrait être suffisamment importante pour que cet arrêté soit en vigueur pendant une période raisonnable jusqu'à ce qu'un décret du conseil soit prêt.

Notre troisième observation sur le projet de loi a trait à la période prévue pour permettre aux intéressés d'exprimer leurs opinions après la publication dans la *Gazette du Canada*. Le règlement actuel prévoit un délai de 60 jours. Le projet de loi vise à réduire ce délai à 30 jours. Selon nous, un délai de 30 jours ne donne pas suffisamment de temps aux intéressés pour commenter un règlement, surtout lorsqu'il nous faut sillonner le pays pour parler aux exploitants qui ont leur entreprise à gérer et qui ne vont pas immédiatement tout laisser tomber pour examiner les changements proposés. À notre avis, la période de consultation de 60 jours constituait un délai raisonnable et ne devrait pas être abrégée.

Monsieur le président, voilà ce que nous voulions dire au sujet du projet de loi. Je serais heureux de répondre maintenant aux questions du comité.

Le président: Merci, monsieur Sinclair. Vos arguments sont très clairs à mon avis. Je donne la parole, pour commencer, à M. Keyes.

M. Keyes: Merci, monsieur le président. Bien entendu, nous accueillons quelqu'un de bien connu au comité ce matin.

[Texte]

I have to disagree with you, Mr. Chairman. While some of the points are clear, the first one I still feel is a little hazy and I would like to maybe get a bit more specific with our witness. That is, what laws exactly is ATAC concerned will impact on passengers aboard a leased Canadian aircraft outside the country?

Mr. Sinclair: The way subclause 4.(1) is written now does not take into account the existence of this leasing-type business. As a result, the way the legislation reads now, all passengers aboard a Canadian airplane would be subject to Canadian law.

Let us assume that an air carrier leases an airplane to some other state for a period of months, and let us suppose that they also supply the crew and the cabin crew for that period of time. But the airplane is actually leased to the air carrier of such and such a state to operate within their confines and subject to their laws. To subject the passengers of that state, who are buying tickets from the air carrier of that state, to Canadian law is in my opinion an unintended effect.

Mr. Keyes: But getting back to my question—I understand all that—can you tell us of any specific laws that you are concerned about that would be imposed, as you would have it, on Canadian crew or passengers that would be a problem for another state?

Mr. Sinclair: I cannot get into all the differences in law that there may be between Canada and whatever state the airplane may be operating in. Let us take one that comes off the top of my head for the moment—smoking, for example. That state may permit smoking onboard an aircraft; we do not. Which law prevails?

Mr. Keyes: To my way of thinking it would be the Canadian one, but I will put that aside for a moment because I feel that the Canadian laws are meant for, especially for, our cabin and crew and those laws were put there for good reason, and if it is Canadian cabin, as you say, a wet lease, that this aircraft is being leased to another state, then I think it is incumbent upon us to ensure that Canadian employees on that leased aircraft have all the protection of Canadian law.

• 1105

Mr. Sinclair: They do.

Mr. Keyes: Not if we are going to lease that aircraft to another state and that state's laws take precedence over our laws—if, as you hope, you amend clause 4.

Mr. Sinclair: The way these leases take place, as long as the aircraft continues under Canadian registry, then Canadian laws and regulations will pertain. For example, the maintenance of that airplane is unchangeable.

What we are saying is that you cannot apply Canadian laws to the citizens of a foreign state when that airplane is being operated under the authority of that foreign state.

[Traduction]

Je ne suis pas vraiment d'accord avec vous, monsieur le président. Certains des arguments sont peut-être clairs, mais le premier me semble encore quelque peu confus et je voudrais demander un peu plus de détail à notre témoin. Quelles lois, au juste, risquent de toucher les passagers à bord d'un aéronef canadien donné à bail à l'extérieur du pays?

M. Sinclair: Pour l'instant, le paragraphe 4(1) ne tient pas compte de l'existence de ce genre d'accord de location à bail. Par conséquent, selon la loi actuelle, tous les passagers à bord d'un appareil canadien sont assujettis à la loi canadienne.

Supposons qu'un transporteur loue un aéronef à bail à un autre État pour quelques mois et supposons aussi qu'il fournisse l'équipage et le personnel de bord pendant cette période. L'aéronef serait cependant loué au transporteur étranger et assujetti aux lois de l'État en question. À mon avis, ce n'est pas l'objectif visé que d'appliquer la loi canadienne aux passagers de l'État en question, qui achètent leur billet à ce transporteur étranger.

M. Keyes: Je comprends tout cela, mais pour revenir à ma question, pouvez-vous nous dire quelles lois précisément, selon vous, s'appliquant à l'équipage ou aux passagers canadiens causeraient un problème à l'autre État?

M. Sinclair: Je ne peux pas entrer dans les détails des différences qu'il peut y avoir entre les lois du Canada et celles d'un autre État. Prenons le premier exemple qui me vient à l'esprit, l'usage du tabac. L'État en question pourrait autoriser les passagers à fumer à bord de l'appareil, alors que la loi canadienne l'interdit. Quelle loi s'appliquerait?

M. Keyes: Selon moi, ce serait la loi canadienne, mais je laisserai cette question de côté un instant parce que j'estime que les lois canadiennes doivent s'appliquer spécialement aux équipages canadiens et que ces lois existent pour de bonnes raisons, et si le contrat de location prévoit un équipage canadien, il me semble qu'il nous incombe de garantir que les employés canadiens à bord de l'appareil seront pleinement protégés par la loi canadienne.

M. Sinclair: Ils le sont.

M. Keyes: Ils ne le sont pas si nous louons l'appareil à un autre État et que les lois de cet État l'emportent sur les lois canadiennes, c'est-à-dire si nous modifions l'article 4, comme vous l'espérez.

M. Sinclair: La façon dont les choses se passent pour ces contrats de location signifie que, tant que l'aéronef conserve son enregistrement canadien, les lois et les règlements canadiens s'y appliquent. Par exemple, les règlements relatifs à l'entretien de l'appareil ne changeront pas.

Ce que nous disons, c'est qu'on ne peut pas appliquer les lois du Canada aux citoyens d'un État étranger lorsque l'exploitation de l'appareil relève de la compétence de l'État étranger.

[Text]

Mr. Marchi: In your example, when we lease this aircraft to the State of Mozambique, the plane will not be flying over Canadian soil or Canadian airspace. You are basically saying that if it operates within Mozambique's borders, that should be changed. You are not talking about a plane leased to Mozambique to fly passengers between Mozambique and Montreal.

Mr. Sinclair: No.

Mr. Marchi: No, because that could be another hybrid of that, as well.

Mr. Keyes: As a general follow-up to that, Mr. Chairman, could not our witness's suggested amendment result in a circumvention of the rules whereby a Canadian airliner is leased under say Liberian registry. But that Liberian-registered aircraft enters Canadian airspace; by your amendment, it would not be subject to Canadian law.

Mr. Sinclair: No, no.

Mr. Keyes: As you suggest in the amendment: "and passengers and crew members thereon outside Canada except"—so except for all of the above—"when a Canadian aircraft is leased and operated by an air carrier of another state". If that happens, then all those rules above the words "except when" are now disregarded if the aircraft is leased and operated by another air carrier.

You see, I fear that without an additional line somewhere that says, "and is not flying in Canadian airspace", which would clarify this, the word "except" at the bottom of the line about disregarding all the laws above except when it is leased out to another state—

Mr. Sinclair: Not being a lawyer, I am willing to have it edited appropriately by legal draftsmen. But the intent is that Canadian laws would not be applicable to the passengers of a foreign state when that foreign state has leased a Canadian aircraft for service within its jurisdiction.

Mr. Keyes: All right.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Do you have any more questions, Mr. Keyes?

Mr. Keyes: I would like to defer whatever time is left to Mr. Marchi.

Mr. Marchi: Thank you. I asked the other witness about the \$10,000 fine. Obviously they could not speak for the airlines your association represents. Is that a hefty increase, from your perspective? I realize the difficulty you have in answering that, wearing the hat you do, but—

Mr. Sinclair: Not at all.

Mr. Marchi: —there are people who feel that \$10,000 for an offender—and there may not be too many repeat offenders out there—may be a part of doing business. It certainly will be part of the mechanism. Others may say that it is going to act as a deterrent.

I am wondering what your opinion is, as you look at the increase in fines. You made no comment in your presentation. I would be curious to have your views on that.

[Translation]

M. Marchi: Pour reprendre votre exemple, si l'appareil est loué à l'État du Mozambique, l'appareil ne volera pas au-dessus du sol canadien ou dans l'espace aérien du Canada. Vous dites essentiellement que, si l'appareil est utilisé à l'intérieur des frontières du Mozambique, la loi canadienne ne devrait pas s'appliquer. Vous ne voulez pas parler d'un aéronef loué au Mozambique pour transporter des passagers entre le Mozambique et Montréal.

M. Sinclair: Non.

M. Marchi: Non, parce que ce pourrait aussi être un cas litigieux.

M. Keyes: Monsieur le président, l'amendement proposé par notre témoin ne pourrait-il pas permettre de contourner les règlements? Si un aéronef canadien est loué à bail et enregistré au Libéria et si ensuite cet appareil enregistré au Libéria pénètre l'espace aérien du Canada, selon votre amendement, il ne serait plus assujéti à la loi canadienne.

M. Sinclair: Non, non.

M. Keyes: Vous proposez ceci dans votre amendement: «et, à l'étranger, aux titulaires de documents d'aviation canadiens, aux aéronefs canadiens et à leurs passagers et équipages excepté—donc l'exception vise tous les éléments précédants», «lorsque ces aéronefs canadiens sont loués et exploités par des transporteurs aériens étrangers.» À ce moment-là, on ne tient plus compte de ce qui vient avant les mots «excepté lorsque», si l'aéronef est loué et exploité par un autre transporteur aérien.

Je crains que si on n'ajoute pas quelque chose du genre «et ne vole pas dans l'espace aérien du Canada», pour rendre cette disposition plus claire, le mot «exceptait» permettrait de ne plus tenir compte des lois canadiennes lorsque l'appareil est loué à un autre État. . .

M. Sinclair: Je ne suis pas avocat et je suis tout à fait d'accord pour que le texte soit rédigé de la façon appropriée par des rédacteurs juridiques. Ce que nous voulons obtenir, c'est que la loi canadienne ne s'applique pas aux passagers d'un État étranger qui a loué à bail un appareil canadien pour l'exploiter à l'intérieur de ses frontières.

M. Keyes: D'accord.

Le vice-président (M. Pronovost): Avez-vous d'autres questions, monsieur Keyes?

M. Keyes: Je cède ce qui me reste comme temps de parole à M. Marchi.

M. Marchi: Merci. J'ai posé une question à l'autre témoin au sujet de l'amende de 10,000\$. Bien entendu, il ne pouvait pas donner l'avis des lignes aériennes représentées par votre association. Trouvez-vous que cela constitue une augmentation considérable? Je sais que vous aurez du mal à répondre à cette question vu qui vous représentez, mais. . .

M. Sinclair: Pas du tout.

M. Marchi: . . .certains peuvent avoir l'impression qu'une amende de 10,000\$—et il n'y a peut-être pas tellement de récidivistes dans votre industrie—peut être facilement absorbé dans les frais généraux. D'autres diront que ce sera dissuasif.

Je voudrais savoir ce que vous pensez de l'augmentation du montant des amendes. Vous n'en parlez pas dans votre mémoire. J'aimerais bien connaître votre opinion là-dessus.

[Texte]

Mr. Sinclair: We have no problem with the fines. We do not intend to violate. Most responsible air carriers do not intend to violate.

Mr. Keyes: Nobody intends to.

Mr. Sinclair: Any violations that do occur tend to be more of omission than of commission.

As you well know, the busiest time for a pilot is on take-off or landing. Most of the violations that occur do so on take-offs. A lot of the violations are directly related to how complicated the departure procedures are off the runway in use. For instance, on runway 33 at Toronto the pilot has to go through two changes of heading while climbing. It is possible that with wind conditions he can drift, particularly if he becomes busy handling things in the cockpit.

• 1110

That situation can be corrected, providing Transport Canada supplies the appropriate navigation equipment to allow the pilots to go out on radials, as opposed to just compass headings. Transport Canada is gradually moving in that direction now and when that occurs there should not be any excuse for a pilot deviating from the intended departure procedures.

Mr. Marchi: You mention that it is not your intention to obviously break those noise regulations, and I would take you at your word on that.

When Transport officials came before us they did not have the statistics at hand, and I believe they are in the process, if they are not done already, of placing before the committee the ballpark number of infractions that do occur at our major airports and the number of charges that are levied.

What has been your experience in terms of the noise infractions and how those regulations are enforced? Are they ever paid by airlines? Do the airlines fight the charges in court? Give us an indication of the infractions and the current enforcement to date, as it relates to what we may be doing for tomorrow.

Mr. Sinclair: They are very difficult to enforce. The only way you can enforce them is to be able to prove that the pilot deviated from the established departure procedure and that means you really must have a radar track on him. Transport Canada will shortly be able to produce radar tracks. However, as I indicated before, a pilot can become very busy on take-off, particularly if something is not going exactly right in the cockpit. If he has to go out on compass headings he may deviate from those procedures. But his prime purpose and first priority is the safety of the flight and he will attend to that first before he will go back to his—

Mr. Marchi: But how many infractions would have taken place with respect to the major airlines over the course of one year, flying out of Pearson? Is the number twice, half a dozen, or thirty? Number two, I would take by implication that whatever those charges are, they do not stick at the end of the process.

[Traduction]

M. Sinclair: Nous n'avons aucune objection aux amendes. Nous n'avons pas l'intention de violer la loi. La plupart des transporteurs compétents ne veulent pas violer la loi.

M. Keyes: Personne ne veut le faire intentionnellement.

M. Sinclair: S'il y a des violations, ce sont plus souvent des erreurs d'omission.

Comme vous le savez, le pilote est le plus occupé au moment du décollage et de l'atterrissage. La plupart des violations ont lieu au moment du décollage. Bon nombre de violations sont reliées directement à la complexité de la procédure de départ sur la piste utilisée. Ainsi, sur la piste 33 à l'aéroport de Toronto, le pilote doit changer de cap deux fois pendant qu'il prend de l'altitude. S'il vente, l'avion peut dériver, particulièrement si le pilote est occupé à l'intérieur du poste de pilotage.

La situation peut être corrigée pourvu que Transport Canada fournisse l'équipement de navigation voulu aux pilotes pour que ceux-ci puissent avoir recours au radial et non seulement au cap-compass. Transport Canada est en train de le faire peu à peu et lorsque tout l'équipement sera en place, il n'y aura plus aucune raison pour un pilote de s'écarter des procédures de décollage normales.

M. Marchi: Vous nous dites que ce n'est pas volontairement que vous enfrez ces règlements, et je vous crois sur parole.

Au moment de leur comparution devant le comité, les fonctionnaires de Transport Canada n'ont pas pu nous fournir de statistiques à cet égard, mais nous leur avons demandé de se renseigner sur le nombre d'infractions commises dans nos principaux aéroports ainsi que le nombre de procès-verbaux dressés.

D'après votre expérience, comment les choses se passent-elles avec les infractions aux limites de bruit? Les sociétés aériennes paient-elles les amendes qui leur sont imposées ou les contestent-elles devant les tribunaux? Pouvez-vous nous donner une idée du nombre d'infractions commises et des sanctions qui sont prises pour que nous sachions comment améliorer la situation.

M. Sinclair: Ces règlements sont très difficiles à appliquer. Il faut d'abord pouvoir prouver que le pilote n'a pas suivi la procédure de décollage normale et pour cela, il faut une poursuite radar. Transport Canada sera bientôt en mesure de fournir ces poursuites radar. Comme je le soulignais, un pilote peut être très occupé pendant le décollage, surtout s'il y a un incident quelconque dans le poste de pilotage. S'il doit s'en tenir au cap-compass, il sera peut-être contraint de déroger aux procédures normales. Pour le pilote, ce qui compte avant tout, c'est la sécurité de ses passagers, et il fera donc tout ce qu'il doit faire à cette fin avant de retourner...

M. Marchi: Combien de fois les grandes sociétés aériennes ont-elles enfreint le règlement sur une période d'une année à l'aéroport de Pearson? Est-ce deux, six ou 30 fois? Je déduis de vos propos qu'on finit par laisser tomber les poursuites.

[Text]

Mr. Sinclair: I do not know what the exact numbers are, but they are not very many. Very few, if any, were directed against Canadian pilots. The ones I have heard about tend to be directed at foreign pilots, who are perhaps not as familiar with the departure procedures as Canadian pilots.

To the best of my knowledge, in terms of headings, altitudes, and those aspects, they are also under the control of air traffic control, so there are not many of these deviations. The deviations can only come about by wandering off course, off the established departure procedure, or by turning below a certain altitude. They cannot turn unless they have air traffic control clearance to do so.

Mr. Marchi: What about late arrivals?

Mr. Sinclair: Late arrivals are due to many reasons, which can include mechanical delays, and if there is a valid reason the airport will allow the flights to come in. A late arrival may occur on certain flights that go out during the night, go down to Florida, and come back. If they had been delayed on departure from Pearson and are therefore going to be late coming back in, the airport will also allow that flight to come in, because it was the airport itself or air traffic control that was not able to get it out on time.

Mr. Angus: Mr. Sinclair, welcome back to the committee. Your points two and three are well taken. Sometimes we forget about the difficulties for the smaller operators in the north of being able to respond in a timely manner to regulation changes and so on.

• 1115

I would like to focus on the whole question of leasing. I am of two minds. I want to see Canadian crews protected under Canadian law wherever they're working, whoever they're working for. As far as I am concerned, if somebody has leased them as a wet lease the law should prevail wherever they are. There has been some question about whether Canada can enforce its laws elsewhere without this kind of amendment.

However, I am also easy on the question. If it's a dry lease in which all we're doing is leasing a piece of equipment and they are providing the crew and passengers will be their own nationals, I can see that being carved out as a separate thing.

If the committee doesn't totally agree with your request, would you be happy with an amendment saying that if a plane is leased and the crew isn't Canadian then it's not covered, but if it's a wet lease the law will cover it?

Mr. Sinclair: As long as it's clear that the law shall not doesn't apply to the passengers.

Mr. Angus: That's where you get into problems. Let's use the example of smoking. Smoking is banned in planes not just for the health of the passengers, but for the health of the cabin crew, who are exposed to second-hand smoke all over the plane. That's detrimental to their long-term health. By applying it to the crew, in effect it has to be applied to the passengers. Obviously a country wishing to lease from Canada must understand the ramifications before it enters into such a deal.

[Translation]

M. Sinclair: J'ignore le nombre exact de ces infractions, mais elles ne sont pas très nombreuses. Les pilotes canadiens sont rarement en cause. Ce sont habituellement les pilotes étrangers qui enfreignent les règlements, sans doute parce qu'ils ne connaissent pas aussi bien les procédures de décollage que les pilotes canadiens.

À ma connaissance, ce sont les contrôleurs aériens qui établissent les caps et l'altitude et les pilotes se conforment à leurs instructions. Les procédures de décollage normales ne sont enfreintes que si le pilote perd le cap ou si l'avion tourne en dessous d'une certaine altitude. L'avion ne peut cependant virer qu'avec l'autorisation de la tour de contrôle.

M. Marchi: Qu'en est-il des vols en retard?

M. Sinclair: Bien des raisons expliquent les retards, dont les difficultés mécaniques. Si la raison donnée est valable, l'aéroport permettra aux avions en retard d'atterrir. Les avions qui font un aller-retour Floride-Toronto la nuit arrivent parfois en retard. Les avions qui sont partis en retard de Pearson y reviendront bien sûr en retard. On permettra à ces avions d'atterrir parce que le retard est dû à l'aéroport lui-même ou à la tour de contrôle.

M. Angus: Monsieur Sinclair, je suis heureux de vous revoir devant le comité. J'ai pris bonne note de ce que vous avez dit. Nous oublions souvent qu'il n'est pas tellement facile aux petites sociétés aériennes du Nord de s'adapter immédiatement à de nouveaux règlements.

J'aimerais que nous discussions maintenant de toute la question de la location. Ma religion n'est pas faite là-dessus. D'une part, je voudrais que les équipages canadiens soient protégés par les lois canadiennes, où qu'ils travaillent. À mon avis, dans le cas de la location avec équipage, c'est la loi du pays d'origine qui devrait s'appliquer. Certains doutent que les lois canadiennes puissent être appliquées à l'extérieur du pays sans cette modification.

Par ailleurs, j'admets que la situation n'est pas la même quand il s'agit d'une location sans équipage, c'est-à-dire quand la société aérienne étrangère fournit l'équipage et ne transporte que des passagers étrangers.

Si le Comité décide de ne pas totalement accéder à votre demande, seriez-vous prêt à accepter un amendement aux termes duquel les lois canadiennes ne s'appliqueraient que dans le cas d'une location avec équipage?

M. Sinclair: Pourvu qu'il soit clair que la loi ne s'applique pas aux passagers.

M. Angus: Voilà la difficulté. Ainsi, si l'on interdit aux passagers d'un avion de fumer, ce n'est pas simplement parce que c'est mauvais pour leur santé, mais pour celle des membres d'équipage qui, autrement, devraient respirer de la fumée. C'est mauvais à long terme pour leur santé. Si le règlement s'applique à l'équipage, il doit aussi s'appliquer aux passagers. De toute évidence, un pays qui veut louer des avions canadiens doit bien comprendre les conséquences de cette décision.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Angus, I don't think any crew member has to bid on that kind of assignment. They go by choice. It's usually an assignment of a short duration. But unless we're willing to abide by the laws of another country respecting passengers, we won't get any of this business.

At a time when we're searching for gainful occupation for airplanes this not the time to start restricting the capabilities of Canadian operators to earn a living, keep the airline in existence, and preserve the jobs of the people who work for the airline. It's a reasonable compromise, as we in Canada have complained loudly about the extraterritorial application of foreign laws on our citizens. We can't have it both ways.

Mr. Angus: I appreciate that. However, I disagree with you about the position of the crews. If you're at the bottom of the seniority list and everybody else has said no, you don't have any choice if you want to keep your job. You say it's a short-term assignment, but if you're on a wet lease to a country in South America it's not going to be for a week.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Angus: It could be a fairly long period of time. I think we're probably going to agree to disagree on it. We'll see what the committee does down the road.

I would also like to ask you about the proposal by COPA that if there is to be a suspension of an aviation document on medical grounds it should not be done by the minister but by the Civil Aviation Tribunal. Do you have any opinion on that?

Mr. Sinclair: No, I think the present system is adequate. We've had no recommendations from our membership to change it. I understand the COPA position. I should also say that it's my understanding that when a decision is referred back to the minister and then to the department they ensure that the decision is reviewed by different people than those who made the original decision. If additional facts have come out as a result of the appearance before the Civil Aviation Tribunal, then that allows sufficient leeway for any change in the decision to take place.

• 1120

Mr. Angus: Is it your sense that a number of them have been in effect overturned through that process?

Mr. Sinclair: I cannot answer that question, Mr. Angus. I do not follow that part closely.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Sinclair.

The Acting Chairman (Mr. Marchi): Thank you. I would like to move it into the CN Route now.

Lee Richardson, I think you want to split your time with Bob.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Sure. I was going to say, Mr. Chairman, with you sitting in the chair we might just switch to trucking matters for a moment, but we will not take Mr. Sinclair's time with that.

[Traduction]

M. Sinclair: M. Angus, personne n'oblige les membres d'équipage à accepter ce genre d'affectation. Ils le font par choix. Ces affectations sont habituellement de courte durée. Mais à moins que nous ne soyons prêts à respecter les lois d'un autre pays au sujet des passagers, nous ne pourrions pas conclure d'entente avec eux.

Le moment est mal choisi pour mettre des bâtons dans les roues aux transporteurs canadiens qui ont du mal à survivre et à préserver les emplois. C'est un compromis raisonnable étant donné que le Canada s'est toujours fortement opposé à l'application extra territoriale des lois étrangères à nos citoyens. Nous ne pouvons pas jouer sur les deux tableaux.

M. Angus: Je saisis bien. Mais je ne crois pas que les équipages aient toujours le choix. Quelqu'un qui est au bas de la liste d'ancienneté ne peut pas décliner une affectation qui a été refusée par tous ses collègues, car il risque de perdre son emploi. Vous dites qu'il s'agit d'affectations de courte durée, mais dans le cas d'une location avec équipage en Amérique du Sud, ce ne sera pas pour une semaine.

M. Sinclair: Oui.

M. Angus: L'affectation sera assez longue. Je vois que je ne vous ferai pas changer d'idée. Nous verrons bien ce que décidera le Comité.

La COPA recommande que toute suspension d'un document d'aviation pour des raisons médicales soit décrétée non pas par le ministre, mais par le Tribunal de l'aviation civile. Qu'en pensez-vous?

M. Sinclair: Je pense que le système actuel convient. Nos membres ne réclament aucun changement à cet égard. Je comprends la position de la COPA. Je crois savoir qu'en cas d'appel, la décision est, elle est revue par d'autres fonctionnaires que ceux qui l'ont prise initialement. Si le Tribunal de l'aviation civile fait ressortir des faits nouveaux, il est alors possible de modifier la décision.

M. Angus: À votre avis, beaucoup de décisions ont-elles été renversées de cette façon?

M. Sinclair: Je l'ignore, monsieur Angus. Je ne suis pas cela de près.

M. Angus: Très bien. Je vous remercie, monsieur Sinclair.

Le président suppléant (M. Marchi): Je vous remercie. J'aimerais maintenant que nous parlions du CN Route.

Lee Richardson, je crois que vous voulez partager votre temps avec Bob.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Oui. J'allais tout simplement dire que, puisque vous présidez maintenant la réunion, nous pourrions peut-être parler de camionnage, mais cela ne plaira guère à M. Sinclair.

[Text]

I was curious about a couple of points in your brief. The first was with regard to your first point, the exception of Canadian aircraft leased and operated by a carrier outside, by another state. Is that something that can be dealt with in regulation, or—

Mr. Sinclair: Is that something that can be dealt with in regulation?

Mr. Richardson: Yes, dealt with in regulations as opposed to in the bill and requiring amendment.

Mr. Sinclair: I would hesitate to answer that one. I am not sure whether it could be or not. I would have to make the assumption that since Transport Canada chose to deal with it in legislation, they could not have put the additional prerequisites that they have in here through regulation.

Mr. Richardson: On the second point, I am curious about your raising it, to extend the time of interim orders before they would be approved by the Governor in Council. Can you explain that? I can understand why the minister might want to have more time.

Mr. Sinclair: I think Mr. Peppler and COPA explained it very well from an aviation point of view. If it is necessary for the minister to issue an interim order, it is usually for a good safety reason. If it is for a good safety reason, then why should we put a restriction on the length of time that he has to make it official under an Order in Council?

From my point of view, I could extend it even further. An Order in Council does nothing for me. On the airworthiness side of the business, which is the engineering and maintenance of the airplane, the minister can issue what is called an airworthiness directive which all carriers are required to conform to immediately. That stays in existence until it is reflected in regulation. They are usually issued for good and sufficient reason. Therefore, if there is good and sufficient reason to issue an interim order on an operational aspect, then let us not run the risk of something dropping between the slats because of the necessity to get an Order in Council.

Mr. Richardson: I tend to agree with you. Let us split our time now, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Marchi): Mr. Hicks.

Mr. Hicks: If you want to keep pursuing that, fine, you go ahead.

Mr. Richardson: No, no, that is fine.

Mr. Hicks: I will be extremely brief and maybe there will be more time left.

Item number three I agree with. The 60 days, I even question whether that is enough. My knowledgeable esteemed colleagues will correct me if I am wrong but do we not require 180 days to a ministry when they respond to a table we report in the House? So that makes sense.

[Translation]

J'aimerais des précisions au sujet de quelques points de votre mémoire. Vous réclamez d'abord une exception dans le cas des aéronefs canadiens qui seraient loués par un transporteur étranger. Ne vaudrait-il pas mieux inscrire cela dans le règlement. . .

M. Sinclair: L'inscrire dans le règlement?

M. Richardson: Oui, plutôt que dans le projet de loi, ce qui éviterait de l'amender.

M. Sinclair: J'hésite à répondre, je ne sais pas trop. Si Transports Canada a prévu une disposition à cet égard dans le projet de loi, c'est sans doute parce que cela ne pouvait pas se faire par règlement.

M. Richardson: Vous recommandez de prévoir un délai plus long pour l'approbation par le gouverneur en conseil des arrêtés d'urgence pris par le ministre. Pourriez-vous nous donner des précisions à cet égard? Je peux comprendre pourquoi le ministre souhaiterait plus de temps.

M. Sinclair: Je crois que M. Peppler et les représentants de la COPA l'ont très bien expliqué. Si le ministre doit prendre un arrêté d'urgence, c'est d'habitude parce que la sécurité aérienne l'exige. Si c'est le cas, pourquoi limiter le temps dont il dispose pour obtenir l'approbation du gouverneur en conseil?

Personnellement, je serais prêt à lui donner encore plus de temps. Un décret ne change rien pour moi. Pour ce qui est de la navigabilité, les questions d'ingénierie et d'entretien, le ministre peut émettre une consigne de navigabilité à laquelle tous les transporteurs sont tenus de se conformer immédiatement. Cette consigne demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par un règlement. On a normalement de très bonnes raisons de recourir à ces consignes. Par conséquent, comme il est certain que les arrêtés d'urgence sont pris pour de très bonnes raisons, ne prenons aucun risque en obligeant le ministre à obtenir l'approbation du gouverneur en conseil dans un délai trop court.

M. Richardson: Je suis d'accord avec vous. Je suis prêt à laisser le reste de mon temps à un collègue, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Marchi): Monsieur Hicks.

M. Hicks: Si vous voulez poursuivre dans cette veine, allez-y.

M. Richardson: Non. J'ai fini.

M. Hicks: Je serai très bref, ce qui permettra peut-être à quelqu'un d'autre de poser une question.

Je suis d'accord avec votre troisième recommandation. Je me demande même si 60 jours suffisent. Mes distingués collègues me corrigeront si j'ai tort, mais les ministères n'ont-ils pas 180 jours pour faire connaître leur réponse à un rapport déposé à la Chambre? Cela me semble logique.

[Texte]

Item number one: from what I have heard of your concern about the regulations governing Canadians in foreign states and so on, it seems to me that you are attacking it with a blanket or a shotgun approach. Have you considered analysing all of the regulations that Canadians are subject to and just having some of them exempted but some of them retained? Could it be amended to say the following—

Mr. Sinclair: That is in fact our intent.

Mr. Hicks: Okay.

Mr. Sinclair: We think this provides an unnecessary restriction and an unnecessary period of confusion and possible conflict which might mitigate against a Canadian carrier being able to lease an airplane.

Mr. Hicks: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Marchi): Thank you. The government side still has five minutes.

• 1125

Mr. Richardson: I wonder if you could just give us an example of those kinds of proposed regulations. Surely there would be a considerable amount of consulting between the department and those in industry even with your association before any of these regulations would be even brought.

Mr. Sinclair: I would like to think you were correct.

Mr. Richardson: Maybe you could give me an example where I would not be correct. Where is the one you would not have been consulted on where it would be a complete surprise to you and then you would have only 30 days to respond?

Mr. Sinclair: I can think of one proposal with respect to fuel reserves. When it came to us it was absolute nonsense and we had a long time to get it finally sorted out.

Consultation works not vis-à-vis ourselves and the institution of Transport Canada but is very much dependent upon the person involved. Some people are very good on consultation and we applaud their efforts. Other places have a way to go yet.

The first time we see the solution to the problem is in printed form going forth as a regulation. We would rather they come forth with the problem. Once we have all defined what the problem is and understand the problem, we are probably 60% of the way to the solution.

Let us come back and tell you how we will meet that condition. Do not tell us how to meet the condition because what they do then is impose unnecessary or costly things on us. We could meet the intent, the what by our how, but once you have pride of authorship, pen on paper and into the public forum, then we have a difficult time with it.

Mr. Richardson: With respect, Mr. Sinclair, I think that is a very interesting point but I do not see how it is relevant moving from 30 to 60 days or 60 to 30 days.

If you either have that relationship or you do not have that relationship, then moving from 60 to 30 days is not going to change this. Presumably when they are at 60 days or 30 days they are bringing you a *fait accompli*.

[Traduction]

Pour ce qui est de la recommandation selon laquelle il convient de ne pas assujettir les Canadiens aux lois étrangères, il me semble que vous y allez un peu fort. Ne faudrait-il pas mieux prévoir certaines exceptions seulement? Le projet de loi pourrait être amendé de la façon suivante. . .

M. Sinclair: C'est la façon dont nous envisageons la chose.

M. Hicks: Très bien.

M. Sinclair: Nous estimons que cette disposition constitue une contrainte inutile et une source de confusion et, qu'en outre, elle pourrait empêcher un transporteur canadien de louer un avion.

M. Hicks: Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Marchi): Je vous remercie. Les députés ministériels disposent toujours de cinq minutes.

M. Richardson: Pourriez-vous nous donner un exemple de projets règlements où le délai de réponse serait trop court. Le ministère consultera sûrement étroitement les gens du secteur, et même votre association, avant même de déposer un règlement.

M. Sinclair: Nous l'espérons.

M. Richardson: Pouvez-vous nous donner un exemple où vous n'avez pas été consulté et où vous avez eu 30 jours pour réagir à un règlement dont vous n'avez jamais entendu parler?

M. Sinclair: Je me souviens du cas des réserves de combustible. Au début, nous n'y comprenions rien, et il a fallu beaucoup de temps pour s'y retrouver.

Pour ce qui est de la consultation qui existe entre nous et Transports Canada, tout dépend de la personne chargée des consultations. Certaines personnes sont très douées pour la consultation, et nous les en félicitons. D'autres ont encore du chemin à faire.

Nous préférierions être consultés avant l'adoption d'un règlement plutôt qu'après. Une fois qu'on a défini le problème à régler le travail est fait à 60 p. 100.

Qu'on nous permette de dire comment nous pensons pouvoir remplir une certaine exigence. Qu'on ne se contente pas de nous imposer un règlement qui sera coûteux et inutilement complexe. Nous sommes prêts à nous plier à certaines exigences, mais une fois que tout est couché sur le papier et dans le domaine public, il est très difficile de changer quoi que ce soit.

M. Richardson: Tout ce que vous venez de dire est très intéressant, monsieur Sinclair, mais je vois mal comment cela se rapporte à votre recommandation voulant qu'on porte le délai de 30 à 60 jours ou vice-versa.

Quoi qu'il en soit au sujet de la consultation, le fait de passer d'un délai de 60 jours à un délai de 30 jours n'y changera rien. Dans les deux cas, on vous soumet un fait accompli.

[Text]

Mr. Sinclair: Again it depends on the part, but very often they will have consulted with us in advance. Some people are very good at it, as I said. We want to have the necessary time so that if we do get hit by something we have that insurance. We do not see the justification of changing from 60 days down to 30 days.

Mr. Pronovost: On other transportation deals, it is now 30 days. Most bills do not receive so many complaints... then think about it. Maybe that is the reason why this change has been brought in front of us. Maybe it is just a bureaucratic question.

Mr. Sinclair: I would submit that 30 days is an awfully short time to canvass 97 members to obtain opinions as to whether this legislation is going to impact on their business and how, and to go out, get that back, assemble an argument, and submit it.

These people are out there are working for a living. They do not down tools and attend the Transport Canada business of this kind immediately it hits their desk.

I just do not see the justification for moving from 60 to 30 days. Sixty days is difficult enough at times.

• 1130

Mr. Keyes: I want to return to the first topic on the presentation by our witness. With all due respect, Gordon, your business attitude is a little troublesome for me on this clause 4. You said you cannot have it both ways, etc. I have been hearing the language. My concern has to be for the crew. You gave smoking as an example. We can pick up any number of laws, seat-belt use, for example. A country has leased a plane; we have a wet lease so it is our crew that is on board; we have a plane-load of passengers who indiscriminately use or do not use their seat-belts; the plane stops fast and everybody goes flying into the crew. It is our crew I am worried about. It is a country somewhere else in the world where weapons are permitted to be carried by individuals, so it is okay for whoever to get on board a plane with a certificate, and registered with the airline to carry a weapon on board the aircraft. I worry about the crew. These are some of the things that trouble me.

Mr. Sinclair: I understand your concern. I think the seat-belt issue is a universal safety regulation, and that really is not an issue. But let us take your second example. How are you going to enforce it?

Mr. Keyes: I think it would be incumbent upon the airline that leases the aircraft to that company to state the terms of the lease up front.

Mr. Sinclair: We can do that for safety purposes.

Mr. Keyes: You have to do that already. When you submit that plane to that country, you say you have to have a maintenance schedule of this; you have to have that, you have to have this, and for the safety of our crew, because this is a wet lease, this is another little thing you have to do, or a series of laws you must follow.

[Translation]

M. Sinclair: Tout dépend des circonstances, mais on nous consulte très souvent à l'avance. Comme je le disais, certaines personnes sont très douées pour la consultation. Nous voulons qu'on nous accorde suffisamment de temps pour réagir. Nous ne comprenons pas pourquoi le délai prévu serait maintenant de 30 jours au lieu de 60 jours.

M. Pronovost: Le délai est maintenant de 30 jours pour d'autres ententes conclues dans le domaine des transports. La plupart des projets de loi ne suscitent pas autant de réserves... Songez-y. Ce changement a sans doute été apporté pour une bonne raison. C'est peut-être pour une raison purement administrative.

M. Sinclair: Je pense que 30 jours, c'est très peu pour consulter 97 membres pour connaître leur avis sur ce projet de loi et pour préparer un énoncé de position.

Nos membres travaillent. Ils ne laissent pas tout tomber dès que Transports Canada leur fait parvenir un document quelconque.

Je ne vois pas pourquoi ce délai passerait de 60 à 30 jours. Soixante jours suffisent à peine dans la plupart des cas.

M. Keyes: J'aimerais revenir au premier point qu'a abordé notre témoin. Sauf le respect que je vous dois, Gordon, je comprends mal votre position au sujet de l'article 4. Vous dites qu'on ne peut pas gagner sur tous les tableaux. J'ai entendu d'autres dire la même chose. Je me préoccupe de l'équipage. Vous avez donné l'exemple de l'interdiction de fumer. On pourra aussi donner l'exemple du port de la ceinture de sécurité. Prenons le cas suivant. Un pays a loué un avion. Il s'agit d'une location avec équipage. Certains passagers ont bouclé leur ceinture, d'autres pas. L'avion s'arrête brusquement et tous ceux qui n'ont pas bouclé leur ceinture sont éjectés de leur siège. Je me préoccupe de la sécurité de l'équipage. Si l'avion loué est utilisé dans un pays où le port d'arme est permis, cela veut-il dire qu'on va permettre aux passagers de prendre l'avion armés, s'ils ont un permis? Je m'inquiète pour l'équipage. Voilà certaines de mes préoccupations.

M. Sinclair: Je vous comprends. Je pense que le port de la ceinture de sécurité est exigé dans tous les pays du monde. Prenons votre deuxième exemple. Comment appliquer le règlement?

M. Keyes: Je pense que c'est à la société aérienne qui loue l'avion de fixer ses conditions au moment de la rédaction du bail.

M. Sinclair: Nous pouvons le faire pour ce qui concerne la sécurité.

M. Keyes: Vous devez déjà le faire. Pour louer un avion à une société aérienne étrangère, vous devez déjà imposer un calendrier d'entretien et toutes sortes de choses. Dans le cas d'une location avec équipage, il suffirait d'ajouter quelques autres conditions.

[Texte]

Mr. Sinclair: In Canada, for instance, certain people are allowed to carry a weapon on board an airplane with the appropriate permit. I do not know of any other country that has a substantially different arrangement from that.

Mr. Keyes: Just the sheer lack of knowledge, that I do not know of another country that may be able to board an aircraft with a weapon, makes it troublesome for me to go ahead with an amendment that says that Canadian law does not apply.

Mr. Sinclair: Supposing you are operating in parts of the Middle East, where you have Muslim passengers. They carry their ceremonial dagger with them. What are you going to do in a situation like that? I think we are either going to be in this business or we are going to be out of it. We cannot impose Canadian law on the citizens of a foreign state when they are travelling on an airplane that has in fact been chartered to their foreign state. To say that we shall place us in an impossible position.

Mr. Keyes: I would tend to disagree only because the airline has the option of leasing that plane without a crew. I mean, business is business. You have an airplane, you want to rent it, sure, here it is—by the way, if you want a Canadian crew, laws will apply.

Mr. Sinclair: Many carriers want to lease the airplane with the crew to ensure that the airplane is going to be appropriately handled, managed, and looked after. I think it would be tragic to preclude that option.

Mr. Keyes: It would not be tragic to protect the crew.

Mr. Sinclair: The crew will be protected. You cannot force the crew or the captain to apply Canadian law to the passengers of a foreign state when that aircraft has been chartered, leased to that foreign state. If you can find words that can get around that for me, other than the words we suggested, I would be delighted, but I think it would put us in an impossible position.

• 1135

The Acting Chairman (Mr. Marchi): I had one final question, Mr. Sinclair. You mentioned that we are not sure of the number of offenders in terms of noise violation, but your feeling is that it is more with foreign airlines landing or taking off in our country. I am just wondering what is the experience of our Canadian carriers landing in foreign airports and how stringent would those noise regulations be in comparison to the ones that Canada has. Would they be more stringent, less stringent, or about the same?

Mr. Sinclair: One of the big problems pilots are facing today, particularly in the United States, is that there is a proliferation of these local rules. The Federal Aviation Administration in the United States is now moving to require a standardization of departure rules for noise abatement, because some rules that have been instituted at some U.S. airports are deemed by pilots to be bordering on unsafe.

[Traduction]

M. Sinclair: Au Canada, comme dans la plupart des pays du monde, certaines personnes sont autorisées à porter une arme à bord d'un avion.

M. Keyes: Comme si je ne sais pas si c'est vraiment le cas, j'hésite à approuver un amendement établissant une dérogation à la loi canadienne.

M. Sinclair: Au Moyen-Orient, les Musulmans peuvent porter leur poignard de cérémonie. Que faut-il faire dans ce cas-là? Soit on accepte cette coutume, soit on ne fait pas des affaires dans ces pays. Nous ne pouvons pas imposer les lois canadiennes aux étrangers qui voyagent à bord d'avions qui ont été loués à un État étranger. Autrement, on nous place dans une situation impossible.

M. Keyes: La société aérienne a cependant la possibilité de louer l'avion sans équipage. Les affaires sont les affaires. On n'a qu'à dire que les lois s'appliquent si l'équipage est canadien.

M. Sinclair: De nombreux transporteurs souhaitent louer un avion avec l'équipage pour s'assurer que l'avion soit bien entretenu et vérifié. Il serait malheureux d'exclure cette option.

M. Keyes: Ce serait malheureux de ne pas se préoccuper du sort de l'équipage.

M. Sinclair: L'équipage sera protégé. On ne peut pas forcer l'équipage ou le capitaine de l'avion à faire respecter les lois canadiennes par les passagers à bord d'un avion qui a été loué à un État étranger. Si vous pouvez contourner la difficulté d'une autre façon, j'en serais heureux, car autrement nous serons placés dans une situation impossible.

Le président suppléant (M. Marchi): J'ai une dernière question à vous poser, monsieur Sinclair. Vous avez dit ne pas savoir combien d'infractions aux règlements sur la réduction du bruit avaient été commises, mais vous avez dit que le problème, à votre avis, se posait surtout dans le cas des sociétés aériennes étrangères. Je me demande si on peut dire la même chose au sujet des transporteurs canadiens qui atterrissent dans des aéroports étrangers et je me demande comment se compare la réglementation étrangère sur le bruit à celle du Canada. Est-elle plus stricte, moins stricte ou aussi stricte?

M. Sinclair: L'un des plus grands problèmes qui se pose à l'heure actuelle, en particulier aux États-Unis, c'est qu'il y a une multitude de règlements locaux à cet égard. La Federal Aviation Administration aux États-Unis cherche à faire normaliser les règlements sur le bruit au décollage parce que les pilotes estiment que certains règlements de certains aéroports américains frisent le danger.

[Text]

I think when you have a lot of different rules, the opportunity for violations will be there. Pilots religiously try to follow the noise abatement procedures and do so. I am not aware that there is any significant problem or that Canadian pilots have had any significant number of violations in any foreign country with respect to not adhering to noise abatement procedures.

The Acting Chairman (Mr. Marchi): Mr. Sinclair, there being no further questions on the government side, I would like to thank you for the testimony you brought the committee this morning. I understand from our clerk that there is no further business, so I would like to subpoena Jim Mann.

Some hon. members: Oh, oh!

The Acting Chairman (Mr. Marchi): This meeting is adjourned.

[Translation]

Plus il y a de règlements différents, plus on court de risque qu'ils soient enfreints. Les pilotes essaient de respecter religieusement le règlement sur la réduction du bruit. Je ne pense pas qu'on ait beaucoup de reproches à faire à cet égard aux pilotes canadiens qui atterrissent dans des aéroports étrangers.

Le président suppléant (M. Marchi): Monsieur Sinclair, comme les députés ministériels n'ont plus de questions à vous poser, je vous remercie de votre comparution devant le comité ce matin. Notre greffier m'informe qu'il n'y a pas d'autre question à notre ordre du jour. J'aimerais cependant citer à comparaître Jim Mann.

Des voix : Oh, oh!

Le président suppléant (M. Marchi): La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Owners and Pilots Association:

Russell J. Beach, President;
John M. Bogie, Director and Founding President;
Douglas I. Irving, Secretary-Treasurer;
Bill Pepler, General Manager.

From the Air Transport Association of Canada:

Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

Du Canadian Owners and Pilots Association:

Russell J. Beach, président;
John M. Bogie, directeur et président fondateur;
Douglas I. Irving, secrétaire-trésorier;
Bill Pepler, gérant général.

De l'Air Transport Association of Canada:

Gordon Sinclair, président et chef de la direction.

CA1
1027
HOUSE OF COMMONS - 782

Issue No. 3

Tuesday, October 8, 1991

Chairman: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 8 octobre 1991

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, consideration of Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

Conformément à son Ordre de renvoi daté du 28 mai dernier, considération du Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

Printed on recycled paper

Imprimé sur papier recyclé

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 8, 1991
(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:40 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost and Lee Richardson.

Other Members present: Harry Chadwick and Neil Young.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, the Committee proceeded to consider Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act. (See Issue No. 1 of the Standing Committee on Transport).

Witnesses: From the Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport: John Doherty, President. *From the Canadian Union of Public Employees:* Amber Hockin-Jefferson, Health and Safety Chairperson, Airline Division; Richard Balnis, Research Officer.

John Doherty made a statement and answered questions.

Amber Hockin-Jefferson made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(7)

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, the Committee proceeded to consider Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act. (See Issue No. 1 of the Standing Committee on Transport).

Witnesses: From the Canadian Air Line Pilots Association: Capt. R.J. McInnis, President; John T. Keenan, Legal Counsel.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 8 OCTOBRE 1991
(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 h 40, à la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost et Lee Richardson.

Autres députés présents: Harry Chadwick et Neil Young.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, conseiller.

Conformément à son ordre de renvoi daté du 28 mai 1991, le Comité entame l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. (Voir fascicule n° 1 du Comité permanent des transports).

Témoins: Du Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport: John Doherty, président. *Du Syndicat canadien de la fonction publique:* Amber Hockin-Jefferson, présidente, Santé et sécurité, Division aérienne; Richard Balnis, agent de recherche.

John Doherty fait une déclaration, puis répond aux questions.

Amber Hockin-Jefferson fait une déclaration, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

À 12 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(7)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 45, à la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, conseiller.

Conformément à son ordre de renvoi daté du 28 mai 1991, le Comité entame l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. (Voir fascicule n° 1 du Comité permanent des transports).

Témoins: Du Canadian Air Line Pilots Association: Le commandant R.J. McInnis, président; John T. Keenan, conseiller juridique.

R.J. McInnis made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

R.J. McInnis fait une déclaration, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

À 16 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, October 10, 1991

• 1039

The Chairman: I see a quorum.

This morning we have with us Mr. John Doherty, President of the Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport. He is here as a witness on the committee's deliberations on Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act.

• 1040

I will ask Mr. Doherty to give the committee the benefit of a 10-to 15-minute presentation, or less if he chooses. The balance of the time will be used by committee members to put questions to Mr. Doherty.

Mr. Doherty, welcome to the committee this morning.

Mr. John Doherty (President, Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport): Thank you. We welcome this opportunity to speak before the committee.

Some background is necessary. In May 1988 Pearson air-side operations were changed to a simultaneous runway system. Essentially, that is two independent runway systems or independent airports, both capable of arrivals and departures. The divergent angles of 6 degrees and 9 degrees from the centre median created new noise impact areas, with jets taking off with new headings while climbing to altitude.

This new noise impact was large and immediate and was also completely unexpected and seemingly permanent. Due to Pearson's new impact, the community organized and resisted these changes. In due course, the angles of divergence were dropped due to pressure from the Council of Concerned Residents, MECAN and the Cities of Mississauga and Brampton.

As an aside, later in the EIS Transport Canada explained the difference in NEFs between 1988, which is when this occurred, and 1990 by saying that they were due to a higher proportion of chapter 3 aircraft as well as to the amended divergent angles.

With regard to noise, chapter 33, paragraph 4.9(f) of the Aeronautics Act explains that Transport Canada has control over and is responsible for "noise emanating from aerodromes and aircraft". Noise is one of the most disturbing aspects of modern city life, especially when residents live near a major international airport. Growth from both airport and communities brings both groups closer together. Transport Canada has failed to predict and control development on both sides, thus PIA is one of the most encroached-upon airports in Canada.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 10 octobre 1991

Le président: La séance est ouverte.

Nous accueillons ce matin M. John Doherty, président du Conseil des citoyens préoccupés par l'expansion de l'aéroport international Pearson, qui vient témoigner au sujet du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Je vais d'abord inviter M. Doherty à nous faire un exposé d'une dizaine de minutes, après quoi nous lui poserons des questions.

Monsieur Doherty, je vous souhaite la bienvenue devant notre comité.

M. John Doherty (président, Council of Concerned Residents on the expansion of Pearson International Airport): Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant de nous avoir invités à témoigner devant votre comité.

Voici d'abord quelques informations d'ordre général. En mai 1988, les activités aériennes de l'aéroport Pearson ont été modifiées pour passer à un système fonctionnant sur deux pistes d'atterrissage et de décollage simultanés. Autrement dit, on a mis en oeuvre deux pistes indépendantes, c'est-à-dire deux aéroports quasiment indépendants. Or, les angles divergents de six degrés et neuf degrés de chaque piste par rapport à la médiane centrale ont créé de nouvelles empreintes sonores résultant du décollage des avions dans de nouvelles directions.

L'effet de ces nouvelles empreintes sonores, qui étaient complètement inattendues, a immédiatement été important et il est apparemment permanent. De ce fait, les collectivités locales se sont organisées pour résister aux changements. Les angles de divergence ont fini par être réduits, suite aux pressions exercées par notre organisation, par MECAN et par les municipalités de Mississauga et Brampton.

Entre parenthèses, Transports Canada a expliqué plus tard dans son EIE les différences existant au chapitre des projections de bruits perçus entre 1988 et 1990 en disant qu'elles avaient été causées par une proportion plus élevée d'appareils relevant du chapitre 3 et par la modification des angles de divergence.

En ce qui concerne le bruit, l'alinéa 4.9(f) du chapitre 33 de la Loi sur l'aéronautique dispose que Transports Canada assume le contrôle et la responsabilité du bruit émanant des aéroports et des aéronefs. Chacun sait que le bruit est l'une des nuisances les plus graves de la vie urbaine contemporaine, notamment pour les personnes résidant près d'un grand aéroport international. Du fait de l'expansion des aéroports et des collectivités urbaines, le problème devient de plus en plus préoccupant. Transports Canada n'a pas été capable de prévoir et de maîtriser cette double expansion, ce qui signifie que l'aéroport Pearson figure aujourd'hui parmi les aéroports les plus touchés au Canada par l'expansion urbaine.

[Text]

Noise control and management is documented on the group of papers I gave you, on pages 2-114 and 2-115.

The major flaw with this system is that it works only when the phone rings. The process begins when complaints are lodged by community members impacted. The vision of a wolf guarding the hen house comes to mind. Only now, in 1991, is the airport able to record offending aircraft by computer. Before this it was a long and tedious manual operation complicated by the frustration of the public complaint.

The documented violations for August 1, 1990, to April 2, 1991, as shown on page 4... They are not numbered, but the fourth section will show you the violations. This illustrates the number of slaps on the wrists that have occurred to date. Considering the amendment—increasing the fines to \$5,000 and \$10,000—we question the usefulness of a system that with the blessing of the airport manager can deem any flight an exception to the rule.

With regard to aircraft movements during the restricted night-time hours—also shown on the previous page—the restricted hours are 12 midnight until 7 a.m. The number of flights has increased fivefold in 10 years. In contrast, the number of aircraft movements has only doubled in 25 years.

In 1967, the Parkin plan proposed the following... I won't read it because I am sure that you are aware of it. It is on page 2-2. There are three points: first, they wanted to acquire 1,200 hectares; second, they wanted to implement a land zoning program; and third, they wanted to consult with highway and road planning authorities.

One of the main objectives was to minimize the threat of early obsolescence. They suggested that they add runway capacity, consider relocation of the majority of local and itinerant general aviation, establish GA airports for future availability, implement medium improvements to radar facilities, improve noise management techniques, increase passenger terminal capacity and make other improvements to airport operations and facilities.

• 1045

Transport Canada has had adequate time to absorb the impact of these studies, and yet little has been done to date, the only improvements being in terms of new radar installations which are now being installed, improvements at Terminal 2 and the construction of Terminal 3.

Major flaws still exist today due to the installation of the modernized radar system and the cutbacks of the air traffic controllers in 1984 and, in fact, the present cap is due to that air traffic control shortage. Remember the chaos that was achieved in a matter of a few weeks ago when a few air traffic controllers called in sick during the PSAC strike.

[Translation]

Vous trouverez aux pages 2-114 et 2-115 des documents que je vous ai remis des données relatives au système de gestion et de contrôle du bruit.

Le problème de ce système est qu'il ne fonctionne que si les résidents formulent des plaintes officielles. Comme les plaintes doivent être adressées à Transports Canada, c'est un peu comme si on demandait au renard de garder le poulailler. Ce n'est qu'aujourd'hui, en 1991, que les services de l'aéroport sont capables d'enregistrer par ordinateur des données sur les appareils coupables de bruit excessif. Avant cela, la surveillance se faisait manuellement, ce qui était très long et fastidieux, et cela ne faisait qu'intensifier les plaintes de la population.

Vous trouverez à la page 4 du document les infractions enregistrées entre le 1^{er} août 1990 et le 2 avril 1991. Vous trouverez ainsi à la quatrième partie du document le nombre d'infractions officiellement signalées. Étant donné la modification proposée dans le projet de loi, qui consiste à faire passer les amendes de 5,000\$ à 10,000\$, nous sommes en droit de douter de l'efficacité d'un système qui permette au directeur de l'aéroport de considérer que tel ou tel vol constitue une exception à la règle.

En ce qui concerne les atterrissages et décollages de nuit, dont nous parlons également à la page précédente, les heures durant lesquelles les mouvements d'appareils sont restreints sont de minuit à sept heures du matin. Le nombre de vols a été multiplié par cinq en 10 ans, alors que le nombre de mouvements d'appareils n'a fait que doubler en 25 ans.

Vous trouverez à la page 2-2 un exposé du plan Parkin, qui avait été proposé en 1967. Je ne vais pas vous lire le texte en entier, je suis sûr que vous le connaissez. Je tiens simplement à attirer votre attention sur trois éléments. Premièrement, on voulait acheter 1,200 hectares; deuxièmement, on voulait mettre en oeuvre un programme de zonage foncier; troisièmement, on voulait consulter les autorités responsables de la planification des routes.

L'un des objectifs fondamentaux consistait à minimiser le risque d'obsolescence précoce. On se proposait d'accroître la capacité des pistes, d'envisager le transfert de la majeure partie de l'aviation générale locale et itinérante, de planifier l'ouverture d'aéroports d'aviation générale, pour répondre aux besoins futurs, d'apporter certaines améliorations aux systèmes radars, d'améliorer les techniques de gestion du bruit, d'accroître la capacité d'accueil de l'aérogare, et d'apporter d'autres améliorations aux activités et installations aéroportuaires.

Transports Canada a eu largement le temps d'analyser en profondeur ces études, mais peu de modifications ont été mises en oeuvre. En fait, les seules améliorations acceptées concernent l'installation de nouveaux radars, ce qui est en cours, l'amélioration de la deuxième aérogare et la construction de la troisième.

Des problèmes fondamentaux subsistent encore aujourd'hui du fait de l'installation d'un système de radars modernisés et de la diminution du nombre de contrôleurs du trafic aérien, en 1984. De fait, le plafond actuel résulte de la pénurie de contrôleurs aériens. Souvenez-vous de la pagaille qu'avait provoquée en quelques semaines la décision de quelques contrôleurs de trafic aérien de se déclarer malades durant la grève de l'AFPC.

[Texte]

In regards to zoning, the prevailing confusion and buck passing must stop. The cities of Brampton, Etobicoke and Mississauga have all allowed development which would be impacted with any further expansion of PIA.

Transport Canada must also accept responsibility due to the use of a document called "Guidelines for Land Use in the Vicinity of Airports", and its acceptance of the document "Land Use Policy Near Airports", published by the Ministry of Housing in March 1978, which is based on NEF submitted by Transport Canada, and includes updates to 1996. All official plans included the NEF contours and they have accepted the fact that PIA cannot be expanded or reconfigured due to the physical constraints.

The City of Etobicoke has a planning period to the year 2006.

The City of Mississauga—this is on page 2-27—outlines three reasons why NEFs are unreliable. The actual noise exposure, the NEF value, occurring at specific locations may be different from the NEF value predicted mathematically. It is not an absolute science. Efforts to reduce the noise emitted by aircraft may not produce results as quickly as presently anticipated, and there may an unpredicted surge of air traffic causing higher NEF values than presently permitted.

Transport Canada has positioned itself on a technical advisory body, thereby absolving itself from any blame should communities be more impacted than previously suspected.

On page 2-31, I would like to remind the committee that all the material here, with the exception of the night flight restrictions and the violations, are taken directly from the environmental impact study produced by Transport Canada and presently undergoing review.

In regards to zoning in Bill C-5, clause 10, proposed subsection 5.81(1):

5.81 (1) The Minister may enter into an agreement with a provincial authority to authorize the provincial authority to regulate in the same manner and to the same extent as it may regulate the use of lands within its jurisdiction, the use of lands adjacent to or in the vicinity of an airport or airport site that are not the subject of regulations made pursuant to subsection 5.4(2), for the purpose of ensuring that that use is not incompatible with the safe operation of an airport or aircraft.

The CCR is very much concerned that an amendment originally pushed by the CCR—that is, the Council of Concerned Residents—to increase fines to stop the random fly-overs and erratic departures is now being used potentially to expand the air-side capacity; in other words, double the number of runways.

[Traduction]

En ce qui concerne le zonage, il est urgent de mettre un terme aux chevauchements de compétence et il faut que les autorités assument leurs responsabilités. Les municipalités de Brampton, d'Etobicoke et de Mississauga ont toutes autorisé des projets de construction domiciliaire qui seraient touchés par un accroissement des niveaux sonores si l'aéroport devait être encore agrandi.

Transports Canada doit également accepter ses responsabilités, conformément à un document intitulé «Guidelines for Land Use in the Vicinity of Airports», et du fait de son acceptation du document «Land Use Policy Near Airports» publié par le ministère du Logement en mars 1978 et qui se fonde sur les projections de bruits perçus soumises par Transports Canada, comprenant des mises à jour jusqu'en 1996. Tous les plans officiels étaient fondés sur les empreintes sonores établies, et il était reconnu que l'aéroport Pearson ne pourrait être agrandi ou modifié à cause de contraintes physiques.

L'échéance de planification urbaine de la municipalité d'Etobicoke va jusqu'en l'an 2006.

Vous trouvez à la page 2-27 du document trois raisons pour lesquelles la municipalité de Mississauga estime que les projections de bruits perçus ne sont pas fiables. L'exposition réelle aux bruits, mesurée par les valeurs de projection du bruit perçu à divers emplacements, peut être différente des valeurs prévues par les modèles mathématiques. Il ne s'agit pas ici d'une science exacte. Les efforts entrepris pour réduire le bruit des aéronefs ne produisent pas toujours immédiatement les résultats voulus, et il peut y avoir certaines pointes de trafic aérien provoquant une exposition au bruit plus élevée que ce qui est actuellement autorisé.

Transports Canada s'est arrangé pour faire partie d'un organisme consultatif technique, rejetant ainsi d'office tout blâme qui pourrait lui être adressé si le bruit perçu dans les collectivités était supérieur aux niveaux prévus.

Je rappelle aux membres du comité que toutes les informations figurant dans notre document, à l'exception des restrictions en matière de vols nocturnes et des infractions, proviennent directement de l'étude d'incidences environnementales produite par Transports Canada, et qui fait actuellement l'objet d'une révision.

En ce qui concerne le zonage, l'article 10 du projet de loi propose d'apporter cette modification à l'alinéa 5.81(1) de la loi:

5.81(1) Le ministre peut conclure avec toute autorité provinciale un accord conférant à celle-ci le pouvoir de réglementer, afin d'empêcher un usage ou un aménagement incompatible avec la sécurité d'utilisation des aéronefs ou d'exploitation des aéroports, l'occupation des biens-fonds non visés par les règlements d'application du paragraphe 5.4(2) et situés aux abords ou dans le voisinage d'un aéroport ou d'une zone aéroportuaire; le cas échéant, l'autorité exerce et met en oeuvre ce pouvoir comme s'il relevait de sa compétence.

Notre organisation est très inquiète de constater que la modification qu'elle avait elle-même recommandée pour alourdir les amendes afin d'interdire les passages aléatoires d'aéronefs et les décollages désordonnés risque d'être utilisée pour accroître la capacité de l'aéroport, autrement dit pour doubler le nombre de pistes.

[Text]

[Translation]

• 1050

In the Aeronautics Act, subsection 5.4(4):

No zoning regulation shall apply to or in respect of a use of land, buildings, structures or objects or a building, structure or object that, on the day on which the zoning regulation comes into force, exists as a use, building, structure, or object that does not conform to the zoning regulation.

It is confusing enough to allow just about anything in terms of the control over the previously established development.

Combine that with the following, section 5.6:

Where a zoning regulation deposited pursuant to subsection (2) is amended, the amending regulation shall come into force when a copy thereof, signed in the manner provided in that subsection, is deposited in the same office or offices where the zoning regulation thereby amended was deposited, but a further plan and description need not be so deposited unless lands additional to those affected by the zoning regulation thereby amended are affected by the amending regulation.

Our concern is real. Section 5.8:

No person is entitled to any compensation or costs for any loss, damage, removal or alteration resulting from the application of a zoning regulation to any lands, building, structure or object.

The present Aeronautics Act must be changed in order for the six-runway scenario to become a reality. The CCR objects to the subterfuge created by Transport Canada to continue in its blind directions towards expansionism.

At the bottom of page 4-14, the EIS states:

The current airport zoning regulations and land use guidelines will apply to the Base Case scenario. All improvements to the existing three runway configuration will be subject to the guidelines and regulations mandated under the Aeronautics Act.

Despite the cost, the limited advantage, the perceived need, Transport Canada must realize that it is its own worst enemy. It fired air traffic controllers in 1984. There is poor design in Pearson International, poor timing in terms of the ground-side facilities. For instance, Terminal 2 was originally designed as a cargo terminal. It was switched midstream to become a passenger terminal—and if you have been through that terminal, you may sometimes feel like cattle. But, thankfully, Terminal 3 has alleviated some of the problems.

The runway configuration with ground-side terminals is very poor, because of the situation of the terminals, the physical placement. Instead of being in the centre, they are on the side. This restricts the maximum usage of runways. Poor planning leads to encroachment under Transport Canada guidelines.

Poor communication continues to aggravate communities. An example is the May 1988 issue and also the new runway proposals, which were constantly denied as a rumour, constantly denied as being even considered. Only recently did

L'alinéa 5.4(4) de la Loi sur l'aéronautique dispose que:

Échappent à l'application d'un règlement de zonage les bien-fonds ou éléments, ou leurs usages, qui ne sont pas conformes au règlement lors de sa prise d'effet.

Cette disposition est tellement vague qu'elle autorise pratiquement n'importe quoi en ce qui concerne les aménagements antérieurs.

Examinez ensuite l'article 5.6:

Les modifications d'un règlement déposé en application du paragraphe (2) deviennent applicables lorsqu'en est déposé un exemplaire, signé de la manière prévue à ce paragraphe, au bureau où le règlement a été déposé. Cependant, il n'est nécessaire de déposer un nouveau plan et une nouvelle description que si les modifications concernent d'autres biens-fonds.

Nos préoccupations ne sont pas théoriques. Voici maintenant l'article 5.8:

Il n'est ouvert aucun droit à indemnité pour perte, dommage, enlèvement ou modification découlant de l'application d'un règlement de zonage à un bien-fonds ou à des éléments.

Si on veut mettre en oeuvre des installations de six pistes, il faut modifier la Loi sur l'aéronautique. Notre organisation reproche à Transports Canada d'utiliser un subterfuge pour continuer l'agrandissement débridé de l'aéroport.

Au bas de la page 4-14 de l'EIE, on trouve ceci:

Le règlement de zonage actuel de l'aéroport et les lignes directrices concernant l'utilisation des terrains s'appliqueront au scénario de base. Toute amélioration apportée à la configuration actuelle des trois pistes sera assujettie aux lignes directrices et règlements imposés par la Loi sur l'aéronautique.

Malgré les coûts, les avantages limités et les besoins apparents, le ministère des Transports devra comprendre qu'il est son propre ennemi. Il a mis à la porte les contrôleurs du trafic aérien en 1984. L'aéroport Pearson est mal conçu, et les installations au sol ont été aménagées sans coordination. Par exemple, la deuxième aérogare devait à l'origine être destinée aux marchandises et c'est en cours de construction qu'on en a fait une aérogare de passagers. Si vous l'avez déjà utilisée, vous avez sans doute eu le sentiment d'y être traité comme du bétail. Heureusement, la troisième aérogare a permis de remédier à certains problèmes.

La configuration des pistes par rapport aux aérogares est très mauvaise, à cause de leur emplacement. Au lieu de se trouver au centre, elles ont été placées sur les côtés, ce qui en limite l'usage maximum. Du fait d'une mauvaise planification, on est obligé de déroger aux lignes directrices de Transports Canada.

Les collectivités locales continuent également de se plaindre de mauvaises communications. Je donnerais à titre d'exemple le problème apparu en mai 1988, et les nouvelles propositions de pistes, dont on a toujours contesté qu'elles

[Texte]

Transport Canada announce where they were actually figuring to put these runways. It was so recent that now we have a hotel that may have to lose four floors and become economically unviable.

Historical commitments have not been followed, and the cart-before-the-horse routine is just too much to bear. We are studying expansionism of one airport before we even consider the importance of the overall air-side capacity in southern Ontario.

There is a lack of thoroughness and objective thinking. Possible solutions are swept aside because their solution is runways.

Who will pay for Transport Canada's runway scenario? They have already said they do not have the money. Canadian doesn't have the money, Air Canada doesn't have the money. The private industry should not be involved in financing the air-side capacity.

The Assembly of ICAO, that is the international aviation industry, passed a regulation agreeing to withdraw all chapter 2 aircraft from service by March 31, 2002. Canada is a member state of this organization, but has chosen not to adopt the 2002 date because Canada does not have a noise-sensitive airport. LBPIA is one exception.

• 1055

Innovative high-speed rail systems must be undertaken so that we have an integrated transportation system to solve our transportation needs. A balanced effort must be shown in all modes.

The CCR is not an anti-airport group; I flew here this morning. It was one of the only ways I could get here, unfortunately. I enjoy flying, and I know most people do, except for those who just do not want to be off the ground.

We are not an anti-airport group. We believe we need an integrated transportation system and the needs must be analysed. This is very important.

These are our recommendations:

1. Transport Canada must become responsible for a positive community communications network.
2. The noise management reporting office must become detached from the control of Transport Canada. Environment Canada would be the obvious choice.
3. Transport Canada must re-examine the night-time restrictions and bring in true curfews, except for emergencies.
4. Transport Canada must investigate objective improvements in PIA's ability to increase capacity without adversely impacting communities.

[Traduction]

fussent même envisagées. Ce n'est que récemment que Transports Canada a annoncé l'emplacement envisagé pour ces pistes. En fait, c'est tellement récent qu'il y a maintenant un hôtel qui sera peut-être obligé de fermer quatre étages, ce qui signifie qu'il ne sera plus rentable.

Les engagements pris antérieurement n'ont pas été respectés, et on ne cesse de mettre la charrue avant les boeufs. On envisage d'agrandir un aéroport avant même d'étudier la capacité aérienne globale du sud de l'Ontario.

Tout cela témoigne d'un manque de sérieux et d'objectivité. Diverses solutions sont brutalement rejetées parce que la solution que préfère Transports Canada consiste à construire des pistes.

Qui va payer les frais du scénario envisagé par Transports Canada? Le ministère a déjà dit qu'il n'a pas l'argent nécessaire. Les deux sociétés aériennes du Canada ne l'ont pas non plus. Ce n'est pas l'industrie privée qui devrait être obligée de financer la capacité d'accueil des aéroports.

L'assemblée de l'OACI, organisation qui représente l'industrie internationale du transport aérien, a adopté un règlement prévoyant la mise hors service de tous les aéronefs du chapitre 2 d'ici au 31 mars 2002. Le Canada est membre de cette organisation mais il a décidé de ne pas accepter la date limite de l'an 2002 parce qu'il n'a pas d'aéroport affecté par le bruit. L'Aéroport Pearson est la seule exception.

Il est grand temps de mettre en oeuvre un système de chemins de fer à grande vitesse pour doter le pays d'un réseau de transport intégré et permettant d'équilibrer les divers modes de transport.

Notre organisation n'a rien contre les aéroports. J'ai pris un avion pour venir ici ce matin. En fait, c'était malheureusement l'un des seuls modes de transport que j'avais à ma disposition. Comme pratiquement tout le monde, j'aime bien prendre l'avion.

Nous n'avons donc rien contre les aéroports en soi, mais nous croyons que notre système de transport devrait être intégré, en fonction d'une analyse attentive des besoins. C'est très important.

Voici nos recommandations.

1. Transports Canada doit assumer la responsabilité d'un réseau de communications positives avec les collectivités.
2. Le bureau chargé de recevoir les plaintes relatives au bruit doit être indépendant de Transports Canada. La solution la plus évidente consisterait à le rattacher à Environnement Canada.
3. Transports Canada doit réexaminer les restrictions relatives aux vols nocturnes et imposer de vrais couvre-feu, les urgences étant les seules exceptions acceptées.
4. Transports Canada devrait étudier attentivement la possibilité d'accroître la capacité d'accueil de l'aéroport Pearson sans perturber les collectivités environnantes.

[Text]

5. The prevailing confusion regarding zoning residential land must cease. Clear control must be mandated and legislated as soon as possible for all airports, including Pearson. Encroachment must cease. Airport capacity must be firmly established and not expanded ad nauseam.

These proposed amendments to the Aeronautics Act must be suspended until the environmental panel studying the runway proposals at PIA have announced their recommendations to the Minister of Transport.

I thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Doherty. Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, Mr. Chairman, and welcome, Mr. Doherty. Thank you for coming out and making representation on behalf of your group, which represents a number of people in the area who are also concerned about airports, specifically Pearson International Airport.

I agree with you completely that many people are not opposed to airport expansion, whether it is Pearson International or whether we expand our air traffic in other directions.

I have a bias; I am from Hamilton. You can understand that I see Hamilton Airport as playing a role in this overall scheme.

You made comments about what you called an integrated transport system, something I refer to as a multi-modal system of transportation. This is not just for southern Ontario, but how it must be considered for transportation needs right across the country.

Pearson International Airport can get only so big. There must be commitments to expand not only Pearson but also all the modes of transportation that must connect with Pearson to get passengers and cargo there. We have problems on the highways that flood into Pearson International. We have an opportunity for Hamilton there, as well.

More to the point, a Liberal task force put together hearings back in June 1989. They came up with some figures that complement the ones you have given us this morning.

For example, in 1985-88 the number of annual complaints about noise rose from 500 to over 3,500, an increase of over 700% within a space of four years. Compare that with the fact that the number of aircraft movements increased about 30%.

We had a representative from ATAC at our last meeting. They said we have to give them a little time, because they are making planes quieter. Planes are in fact being constructed so they make less noise when they take off or land. Can I get your reaction to a statement like this?

[Translation]

5. Les chevauchements actuels concernant le zonage domiciliaire doivent être éliminés. Il convient d'accorder le plus vite possible, et par voie législative, le contrôle de cette activité à un seul organisme pour tous les aéroports, Pearson compris. Les empiètements doivent cesser. La capacité des aéroports doit être clairement établie pour qu'elle ne puisse pas être agrandie à l'infini.

Les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique devraient être mises en suspens tant que le comité étudiant l'incidence environnementale des propositions concernant les pistes de l'aéroport Pearson n'aura pas adressé ses recommandations au ministre des Transports.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Doherty. Monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Merci, monsieur le président. Monsieur Doherty, je vous souhaite la bienvenue. Je suis heureux que vous soyez venu nous présenter l'opinion de votre organisation, qui regroupe beaucoup de gens préoccupés par les nuisances aéroportuaires, notamment à l'Aéroport international Pearson.

Je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous dites que les gens ne s'opposent généralement pas à l'expansion des aéroports, à Toronto ou ailleurs.

Cela dit, je ne suis pas tout à fait objectif puisque je viens de Hamilton. Vous comprendrez que l'aéroport de Hamilton pourrait être à mes yeux un acteur important à ce chapitre.

Vous avez parlé de système de transport intégré, et c'est ce que j'appelle pour ma part un système de transport multimodal. Or, ce système de transport ne doit pas être conçu uniquement en fonction des besoins du sud de l'Ontario mais de l'ensemble du pays.

On ne pourra pas constamment agrandir l'aéroport Pearson. Il est donc important de prendre des engagements fermes non seulement en ce qui concerne l'agrandissement de Pearson mais aussi tous les autres modes de transport qui sont reliés à l'aéroport pour assurer l'acheminement des passagers et des marchandises. Vous savez en effet qu'il y a également des problèmes avec le réseau routier qui mène à l'aéroport Pearson. Ici encore, l'aéroport de Hamilton offre des possibilités de dégelage intéressantes.

Le Parti libéral a demandé à un groupe d'étude de tenir des audiences sur ces questions en juin 1989. Le groupe a publié des chiffres qui s'ajoutent à ceux que vous nous avez donnés ce matin.

Par exemple, en 1985-1988, le nombre de plaintes annuelles concernant le bruit est passé de 500 à plus de 3,500, ce qui représente une augmentation de plus de 700 p. 100 en quatre ans. En revanche, le nombre de mouvements d'aéronefs n'a augmenté durant cette période que de 30 p. 100 environ.

Lors de notre dernière séance, nous avons accueilli un représentant de l'ATAC qui a demandé certains délais car les constructeurs fabriquent peu à peu des appareils moins bruyants. On construit actuellement des avions qui font moins de bruit au décollage et à l'atterrissage. Qu'en pensez-vous?

[Texte]

[Traduction]

• 1100

Mr. Doherty: It is a twofold reaction. First, for a plane to be quiet it must be that new chapter 3 mode. Especially in North America right now we are finding the purchase of chapter 3s is being put on hold. The council contacted the 30 airlines at Pearson International. The information from us is that no, they are not holding back their orders. They are going ahead with all purchases. Their PR stand does not ring true. The purchases are indeed being held off. Some of the newer planes have actually been sold off recently. Some of the ones Canadian Airlines acquired through Wardair have been sold. The new mode of fuel-efficient aircraft will be years down the road. The older versions are not necessarily going to be retired just because they are less fuel efficient.

There is a problem with financing. Right now, the major airlines all over North America are having difficulties. It was not expected to happen. It is not taken into account in the environmental impact statement. It took many people by surprise, as did the recession in a way.

The second point is that another type of aircraft, the Boeing 777, is extremely fuel efficient. We are unable to get any type of information on the noise characteristics of this engine. We are led to believe it is much noisier than the present engines, although it is 30% to 40% more fuel efficient. This is a possibility. They may decide to purchase more efficient planes but the noise abatement procedures may suffer.

Mr. Keyes: We were talking about a population base of about 300,000 individuals within the confines of Pearson International who, for all intents and purposes, put up with the noise generated by take-off and landing aircraft traffic.

On the subject of noise, do you believe the penalties proposed in the bill for noise violations are sufficient? You are talking about increasing them to \$10,000 for companies and \$5,000 for...

Mr. Doherty: I believe there are other ways of controlling aircraft, not necessarily through fines. Transport Canada has jurisdiction over licensing and landing controls. It is all in the act. They have complete control on who is licensed, who can do what and where. They can allow or disallow any offending aircraft from using the facilities. They can fine them. Maybe fines are not necessarily the way, because fines mean you have to catch them and prosecute them. They are going to go through all the rigmarole. It is very time consuming. It should be under better control. The noise control should not be necessarily with Transport Canada. We believe it should be under the control of Environment Canada so it has an air of believability.

M. Doherty: J'ai deux réactions à cela. Premièrement, pour qu'un appareil ne soit pas bruyant, il doit correspondre au nouveau chapitre 3. Or, nous constatons aujourd'hui que les achats d'avions conformes au chapitre 3 sont actuellement en suspens, surtout en Amérique du Nord. Le conseil a interrogé à ce sujet les 30 sociétés de transport aérien utilisant l'aéroport Pearson, et toutes lui ont dit qu'elles continuent leurs achats de nouveaux appareils, mais nous savons pertinemment que cela n'est pas vrai. Les programmes d'achat sont souvent suspendus. En fait, certain des nouveaux appareils ont déjà été revendus. Ainsi, les Lignes aériennes Canadien International ont revendu les nouveaux appareils qu'elles avaient obtenus en prenant l'acquisition de Wardair. Il faudra donc attendre encore plusieurs années pour que se généralisent les nouveaux appareils consommant peu de carburant. En outre, les anciens modèles ne seront pas nécessairement mis à la casse parce qu'ils consomment plus de carburant.

Il y a également un problème de financement. À l'heure actuelle, toutes les sociétés aériennes d'Amérique du Nord connaissent des difficultés, ce qui n'avait pas été prévu et n'avait pas été pris en considération dans l'énoncé des incidences environnementales. Cette situation a surpris beaucoup de gens, tout comme la récession, d'ailleurs.

Ma deuxième réaction est qu'il existe un appareil extrêmement efficace sur le plan de la consommation de carburant, le Boeing 777, mais que nous ne parvenons pas à obtenir d'informations sur ses caractéristiques en matière de bruit. En fait, tout nous porte à croire qu'il est beaucoup plus bruyant que les appareils actuels, même s'il consomme de 30 à 40 p. 100 moins de carburant. Donc, même si des sociétés aériennes achètent des appareils plus efficaces, cela n'améliorera peut-être en rien le problème du bruit.

M. Keyes: Les personnes qui résident aux alentours de l'aéroport Pearson sont au nombre de 300,000, environ, et ce sont elles qui doivent subir le bruit des appareils au décollage et à l'atterrissage.

Croyez-vous que les sanctions prévues dans le projet de loi en cas d'infraction aux règlements sur le bruit sont suffisamment lourdes? Il s'agit en fait de 10,000\$ pour les sociétés et de 5,000\$ pour...

M. Doherty: Je crois qu'il doit y avoir d'autres mécanismes de contrôle, sans qu'il soit nécessaire d'imposer des amendes. Transports Canada a le pouvoir de délivrer des permis et de contrôler les droits d'atterrissage, en vertu de la loi. Donc, le ministère peut interdire l'utilisation de ces installations à tout avion qui ne respecte pas les exigences. Certes, il peut également imposer des amendes, mais cela n'est pas nécessairement la meilleure méthode parce qu'il faut intenter des poursuites, c'est-à-dire perdre beaucoup de temps dans le labyrinthe judiciaire. Les choses devraient être mieux contrôlées. De fait, les dispositions relatives au bruit ne devraient pas nécessairement être mises en oeuvre par Transports Canada. À notre avis, c'est Environnement Canada qui devrait s'en charger, ce qui rendrait le processus beaucoup plus crédible.

[Text]

Mr. Keyes: It is almost as though you attended our last meeting, Mr. Doherty. I am glad to hear what you are saying because when we spoke with a couple of other representatives from the Canadian Owners and Pilots Association, for example, I put to them the suggestion that maybe these \$5,000 or \$10,000 fines are almost becoming the cost of doing business. That is part of the landing fee now, and what we are going to have to pay to carry on. This is the train of thought.

[Translation]

M. Keyes: J'ai l'impression que vous avez assisté à notre dernière réunion, monsieur Doherty. Je suis heureux de ce que vous venez de dire car, lorsque nous discutons avec les représentants de la «Canadian Owners and Pilots Association», je leur avais précisément demandé s'ils ne croyaient pas que ces amendes de 5,000\$ ou 10,000\$ ne sont pas devenues aujourd'hui une sorte de droit qu'il faut acquitter pour exercer sa profession. Cela fait presque partie des droits d'atterrissage. Voilà en tout cas à quoi je pensais.

• 1105

Then I suggested to them that if they have fines levied against companies—whether they be for a private individual for \$5,000 or companies for \$10,000—it would make sense that after being found convicted of, say, three or four or whatever number of fines—that in the course of paying those fines for making noise, a suspension may be in order.

Cela dit, si on impose des amendes, que ce soit 5,000\$ aux particuliers ou 10,000\$ aux sociétés, ne croyez-vous pas qu'il serait légitime de prévoir aussi la suspension des récidivistes, par exemple de ceux qui ont déjà eu trois ou quatre amendes?

Mr. Doherty: It works in an ordinary school.

M. Doherty: Ça marche bien avec les enfants.

Mr. Keyes: You made some reference to clause 10, regarding the zoning of lands adjacent to airports. We've heard your evidence, but what kind of use do you think these lands should be given? We heard what you said about what exists, but do you have any suggestions as to what we should do with those lands?

M. Keyes: Vous avez évoqué l'article 10, concernant le zonage des terrains proches des aéroports. Selon vous, à quoi devraient être consacrés ces terrains? Vous nous avez parlé de ce qui existe actuellement, mais avez-vous une idée de ce que l'on pourrait en faire d'autre?

Mr. Doherty: The way Pearson has developed is slowly. Neither Transport Canada nor the community itself knew the direction it was taking when people settled, bought homes and built their communities. The thing was so gradual. It's not as if Pearson said from the very beginning it was going to build an international airport of tremendous importance. It just developed.

M. Doherty: L'aéroport Pearson s'est agrandi lentement. Ni Transports Canada, ni les collectivités environnantes ne savaient quel serait l'avenir lorsque des gens ont commencé à s'installer dans les environs et à faire construire des maisons. Le processus a été très progressif. Ce n'est pas comme si les autorités de l'aéroport avaient dit dès le départ qu'elles allaient construire un aéroport international d'une importance considérable.

Mr. Keyes: That's not the way it looks today.

M. Keyes: Mais c'est ce qu'il est devenu aujourd'hui.

Mr. Doherty: Exactly, it took a hodge-podge direction.

M. Doherty: Exactement, et les constructions sont allées dans tous les sens.

The communities themselves have learned to put up with a certain amount of aircraft noise. Those people who live with this type of noise are bearing it. What they do not want is for that level to become unbearable, to the point where they are losing sleep, getting angry, getting frustrated. It is so easy to get frustrated when you are dealing with certain government bodies and institutions. A sense of frustration sets in, the feeling you can't do anything. That would explain, for instance, the drop in noise complaints. It isn't always because the airport is working better or more noise efficiently; a lot of it is because of utter frustration.

Les collectivités locales sont prêtes à accepter un certain degré de bruit, mais elles refusent absolument tout niveau de bruit qui devient insoutenable, c'est-à-dire qui leur fait perdre le sommeil, et qui les place constamment en état d'énerverment. Je dois dire qu'il est très facile de s'énerver quand on traite avec certains organismes gouvernementaux. L'énerverment est quasiment inévitable car on acquiert rapidement la conviction que l'on ne peut strictement rien faire. C'est peut-être d'ailleurs ce qui explique la baisse du nombre de plaintes au sujet du bruit. Ce n'est pas parce que l'aéroport est plus efficace ou qu'il est moins bruyant, c'est parce que les gens en ont assez de se plaindre sans obtenir de résultats.

Mr. Keyes: They are tired of talking into a tape recorder instead of having a person taking the complaints.

M. Keyes: Ils en ont assez de s'adresser à un répondeur automatique.

Mr. Doherty: They do call you back, I must admit, but it would be better if a better system were set up. It seems to me that it's a very frustrating system. People don't like it—no one likes talking to a machine at the best of times. Certainly, no one likes to be told that's an exception, or that's had approval, or whatever.

M. Doherty: Je dois reconnaître que les gens répondent aux messages, mais il serait de toute façon préférable d'adopter un meilleur système. Les gens ne l'aiment pas, et personne n'apprécie de toute façon d'être obligé de parler à une machine. Et personne n'aime non plus se faire dire que son cas est exceptionnel.

[Texte]

What we need is an independent body that controls the situation so we can place a certain amount of trust in the organizing bodies, so we can feel that things are being taken care of the way they should be, not that we need a whole lot of people constantly "watch-dogging" everything that happens.

That is part of the frustration the council has. We have now become a type of watch-dog, and it's not something we relish. We are now doing this because of our concern for our communities. None of us are in this business. We all have our own jobs. Some of the time involved here is lengthy—interesting, but lengthy.

Mr. Keyes: It's something your elected officials should be doing on your behalf rather than you involving yourselves in trying to ensure quality of life for those living around an airport.

What's your thinking about the possibility of including, say, a permanent green belt?

Mr. Doherty: Absolutely. There is no reason we cannot have a certain amount of industrial-commercial land or light industry around the airport, as exists. Don't get me wrong—in certain ways, Pearson is set up correctly. The major flight paths do fly over light industry and commercial property, but they also fly over, at times, a lot of residential property to the east, to the south and to the southwest. All you have to do is walk around and listen and see what it's like on certain days. It's not so bad if you can just walk away from it, but if you are enjoying your home, if you are enjoying your friends and your family and it is constant, that constant drone, it can get to you.

• 1110

Mr. Young (Beaches—Woodbine): I want to say at the outset that you did an awful lot of work on this and I appreciate it and I am sure the committee does. I can sympathize with the problems you have when you are trying to register complaints. I live in the Beaches area in Toronto and we have considerable problems with the Toronto Island Airport, and that is an awful lot smaller than Pearson.

These figures that you have given us on the number of violations of the restricted night hours, January 1990, 542; February, 472; is that...?

Mr. Doherty: These are Transport Canada's figures. They were obtained through the Freedom of Information Act.

Mr. Young: Looking at these figures would leave you with the impression that air carriers or operators of aircraft have a pretty cavalier attitude toward the restricted hours.

Mr. Doherty: You must also remember... I may sound like I am defending, but there are certain types of aircraft that fly in and out of international airports due to the necessity, due to the nature of their business. What we are concerned about is that they do not fly over residential communities at this time. There should be a quiet time imposed upon an international airport. There are many airports around the world that do have shut-off times. They

[Traduction]

Ce qu'il nous faut, c'est un organisme indépendant capable de contrôler la situation et en qui nous puissions avoir confiance. Ainsi, nous aurions le sentiment que les plaintes sont prises au sérieux et que des correctifs sont mis en oeuvre. Nous n'aurions plus l'impression que les citoyens sont constamment obligés de surveiller eux-mêmes tout ce qui se passe.

Voilà d'ailleurs l'un des problèmes que connaît notre organisation, qui est devenue une sorte de chien de garde, ce qui ne nous convient pas du tout. Nous le faisons parce que le sort de nos concitoyens nous préoccupe, mais ce n'est pas notre travail. Nous avons tous autre chose à faire dans la vie. Et jouer les chiens de garde prend beaucoup de temps. C'est parfois intéressant, mais ça prend du temps.

Mr. Keyes: C'est quelque chose que vos élus devraient faire pour vous, car ce n'est pas à vous qu'il appartient d'assurer la qualité de vie autour des aéroports.

Que pensez-vous de l'aménagement d'une sorte de ceinture de verdure permanente?

Mr. Doherty: Absolument. Il n'y a aucune raison de ne pas accepter un certain niveau de constructions industrielles ou commerciales, ou des industries légères, autour de l'aéroport, et il y en a d'ailleurs déjà. Ne vous méprenez pas sur ce que je dis, l'aéroport Pearson, à certains égards, a été organisé correctement. Les principaux trajets de décollage et d'atterrissage passent au-dessus de petites entreprises ou de locaux commerciaux, mais ils passent aussi parfois au-dessus de quartiers domiciliaires, à l'est, au sud ou au sud-ouest. Il suffit de sortir dans la rue pour se rendre compte de ce qu'est la situation certains jours. Ce n'est pas si grave si on peut aller ailleurs, mais, pour quiconque apprécie son domicile et aime rester en famille ou avec des amis, il y a une sorte de bourdonnement constant qui peut devenir insupportable.

Mr. Young (Beaches—Woodbine): Laissez-moi vous dire tout d'abord que nous vous sommes très reconnaissants de tout le travail que vous faites à ce sujet. Je suis sensible à ce que vous dites au sujet du système des plaintes. Comme je vis dans le quartier de Beaches, à Toronto, je puis vous dire que nous avons aussi des problèmes considérables avec l'aéroport de l'Île de Toronto, mais il est heureusement beaucoup plus petit que Pearson.

Vous nous avez donné des chiffres au sujet des infractions aux vols nocturnes. Janvier 1990, 542; février, 472; est-ce que...?

Mr. Doherty: Ce sont les chiffres de Transports Canada, que nous avons obtenus en invoquant la Loi sur l'accès à l'information.

Mr. Young: Ces chiffres donnent l'impression que les transporteurs aériens se moquent complètement des restrictions.

Mr. Doherty: Je ne voudrais pas être obligé de les défendre, mais je dois quand même dire que certains décollages ou atterrissages nocturnes sont justifiés par des considérations d'ordre pratique. Tout ce que nous voulons, c'est que ces avions ne passent pas au-dessus des quartiers résidentiels la nuit. Tout aéroport international devrait être assujéti à une période de calme. Il y a d'ailleurs beaucoup d'aéroports, dans d'autres pays, qui ferment la nuit. De cette

[Text]

simply control the situation so that it does not get worse. It does not look that way here. It looks like it is increasing, constantly and steadily.

Mr. Young: What size are these aircraft? Are they from a whole range of sizes?

Mr. Doherty: First of all, I am not an expert and I will admit that. I couldn't tell you. I honestly don't know. But I would imagine they are a mixture of small aircraft, any of the general aviation, and they would be some of the larger aircraft as well. If you want to get the actual type of aircraft on an average basis, perhaps Transport Canada could give those figures to you.

Mr. Young: We could maybe pursue that.

Mr. Doherty: Yes, it would be interesting.

Mr. Young: At a previous committee meeting one of the members asked the question, and it was not really responded to, but if this situation exists now, under the proposals for amending Canada's Constitution, there is a clause in there that talks about property rights. Have you give any consideration to the effect or impact that property rights entrenched in the Constitution would have on Pearson International, the site?

Mr. Doherty: We certainly have. It's a little too early to get too excited about it. We want to see what is going to develop and we want to see what the environmental panels recommend, but yes, we have discussed it at length and we believe there are a number of different directions that could be taken.

Though Transport Canada tells us that there is no financial aid in terms of. . . They will not hold themselves responsible, for instance, for adding noise insulation in schools or homes, or anything like that. We don't necessarily go along with that. We feel there is some avenue there. We also feel there is a tax rebate system that is open to the public, should they feel they are unfavourably impacted.

We definitely believe that property can be devalued, and since most people will never buy anything bigger than their homes, it could be a sizeable chunk of their investment. If anyone disbelieves that, then why aren't you looking for property underneath a flight path or near an airport that is impacted? It is simply because you wouldn't want to live there necessarily; a lot of people don't. So you have now cut out a great number of people from even looking near your house. The less people, the less chance of obtaining the proper property price for your piece of land.

• 1115

Mr. Young: There are many people who are concerned that the entrenchment of property rights in the Constitution could allow an operator such as Transport Canada to say this is their property and they can do whatever they want with it. Then it is up to you, I suppose, to challenge that decision through the courts.

Mr. Doherty: It happened before, in Pickering. We feel this particular amendment could open the door to changes in the status quo of property surrounding the airport, allowing the expansion proposal to move forward at an even greater pace.

[Translation]

manière, la situation ne peut pas empirer. On n'en est pas là aujourd'hui à Pearson. Il semble que la situation ne cesse d'empirer.

M. Young: De quel type d'appareils s'agit-il?

M. Doherty: Je ne saurais vous le dire car je ne suis pas spécialiste en la matière. Honnêtement, je n'en sais rien. Je suppose cependant qu'il y en a aussi bien des petits que des gros. Si vous voulez avoir des précisions à ce sujet, peut-être pourriez-vous les demander à Transports Canada.

M. Young: En effet.

M. Doherty: Ce serait certainement très intéressant.

M. Young: Lors d'une séance antérieure, l'un des députés a posé une question, mais sans obtenir de vraie réponse, au sujet du projet de protection du droit de propriété dans la Constitution. Avez-vous réfléchi à l'incidence que pourrait avoir autour de l'aéroport Pearson la constitutionnalisation du droit de propriété?

M. Doherty: Certainement. Il est encore un peu trop tôt pour s'inquiéter à ce sujet. Nous attendons de voir ce que recommanderont les comités d'étude des incidences environnementales, mais il est vrai que nous avons largement discuté de ce projet constitutionnel et qu'il y a plusieurs options à envisager.

Transports Canada nous dit qu'il n'y a aucune aide financière qui soit fournie. . . Par exemple, le ministère estime qu'il n'a pas la responsabilité d'ajouter des dispositifs d'insonorisation dans les écoles ou les maisons, par exemple. Nous ne sommes pas nécessairement d'accord avec lui à ce sujet. Nous croyons qu'il pourrait y avoir un système de dégrèvement fiscal à l'intention des citoyens perturbés par le bruit.

Il est évident que les propriétés immobilières perdent de leur valeur, ce qui représente une perte considérable pour des gens dont la maison sera probablement l'achat le plus important qu'ils feront durant toute leur vie. Si vous ne me croyez pas, essayez donc de chercher un terrain résidentiel en-dessous d'un trajectoire de vol, et vous verrez que vous ne voudrez certainement pas y construire une maison. En fait, si vous y possédez déjà une maison, vous aurez fort peu de chance d'avoir de nouveaux voisins. Or, moins il y a de gens qui sont prêts à s'installer à côté de vous, moins vous avez de chance d'obtenir un prix correct pour votre terrain.

M. Young: Beaucoup de gens craignent que la constitutionnalisation du droit de propriété ne permette à un organisme comme Transports Canada de dire qu'il peut faire ce qu'il veut des terrains qui lui appartiennent. Si tel était le cas, c'est vous qui seriez obligé de le contester devant les tribunaux.

M. Doherty: C'est déjà arrivé dans le passé, à Pickering. Nous craignons que cette modification constitutionnelle n'entraîne une modification du statu quo concernant les terrains situés autour de l'aéroport, ce qui aboutirait à accélérer encore plus les projets d'agrandissement.

[Texte]

Mr. Young: In Hamilton, the airport is vastly under-used. I think there is only one carrier.

An hon. member: There are two.

Mr. Young: There are two carriers now.

What would you think of the notion of saying that Pearson is definitely overloaded? Anyone who lands at Pearson knows that, just by looking out the airplane's window. As you land, another guy is coming in, right on your tail, within 60 seconds or so.

What would think of the notion of saying that we will take a look at Hamilton and will put in a light rapid transit rail line or something similar from downtown Toronto to the Hamilton airport? This line would relieve not only the congestion at Pearson, but also terminal time. If you have ever arrived from overseas—and arrival used to be into terminal one—trying to get through customs and one thing or another, then trying to get onto a mode of ground transportation drives you crazy.

Mr. Doherty: Especially if a charter flight lands at the same time that your particular regularly scheduled aircraft lands.

Mr. Young: The situation drives me nuts every time I arrive in those conditions. So with regard to that congestion, would that approach be possible? If capital moneys were available to install a light rapid transit line. Have you looked at it?

Mr. Doherty: We have looked at it, yes. The possibility not only exists but should be worked on. All the people we have hired to do any studies and research have come to the same conclusion: Hamilton Airport is vastly underused and Transport Canada is allowing the airport to remain that way to put pressures on Pearson's expansion proposals.

For instance, the length of the runway at Hamilton could be extended, thereby handling charters. Hamilton is not that far away. Gatwick, for instance, is further from London than Hamilton is from Toronto, I believe. If you were to have all the different charters and if the arrangement was properly set up and, as you say, a rail system was functioning in the same way that there are rail systems in Europe that are timely and efficient, there is no reason why someone wouldn't want to take their flight from Hamilton Airport.

But you need to spend money on that approach. You must not only expand Hamilton Airport but take the same care not to affect those residents anywhere in the Hamilton area in the same way we are concerned about. We don't want to pass the buck; we simply want to make sure the noise concerns are met and dealt with properly, no matter what expansion takes place, anywhere.

Mr. Young: If it were possible to have that kind of ground transportation between Toronto and Hamilton, which would make it attractive for people to use Hamilton, how would that the air traffic controllers in Toronto? Do they control traffic flows into Hamilton, the Toronto Island Airport, and Buttonville, as well as into Pearson?

Mr. Doherty: They would know the flow at all times. It is part of their jurisdiction. I'm not going to get too involved in that aspect because it is not a part of my field about which I am knowledgeable. But I don't think there is a problem. A

[Traduction]

M. Young: L'aéroport de Hamilton est largement sous-utilisé. Je crois qu'un seul transporteur l'utilise.

Une voix: Deux.

M. Young: Bien, il y en a deux maintenant.

Que diriez-vous si l'on considérait que l'aéroport Pearson est maintenant complètement surchargé? Il suffit d'y atterrir pour s'en rendre compte. Les avions se suivent à peu près toutes les minutes.

S'il était décidé d'arrêter l'agrandissement de Pearson, peut-être pourrait-on commencer à envisager d'utiliser l'aéroport de Hamilton en construisant un service de transport ferroviaire rapide, ou quelque chose de cette nature, entre l'aéroport de Hamilton et le centre-ville de Toronto. Cela permettrait de décharger l'aéroport Pearson et de faire gagner du temps aux passagers utilisant les aérogares. Si vous arrivez de l'étranger, et on devait autrefois passer par la première aérogare, passer par les douanes et trouver un moyen de transport terrestre étaient une opération interminable.

M. Doherty: Surtout si un vol nolisé atterrit en même temps qu'un appareil de service régulier.

M. Young: Cela me rend fou chaque fois que cela m'arrive. Croyez-vous donc qu'il serait possible d'envisager Hamilton pour décharger Pearson? Évidemment, il faudrait s'assurer que des capitaux existent pour installer un service ferroviaire rapide. Avez-vous examiné cette option?

M. Doherty: Oui. Notre conclusion est qu'elle mérite d'être examinée plus attentivement. Tous les gens à qui nous avons demandé de faire des études sont parvenus à la même conclusion: l'aéroport de Hamilton est largement sous-utilisé et Transports Canada n'accepte cette situation que pour exercer des pressions en faveur de l'agrandissement de Pearson.

On pourrait par exemple envisager d'allonger la piste de l'aéroport de Hamilton, pour lui permettre d'accueillir des vols nolisés. Hamilton n'est pas très loin. En fait, l'aéroport de Gatwick est plus loin de Londres que Hamilton ne l'est de Toronto, si je ne me trompe. Si tous les vols nolisés devaient atterrir à Hamilton, et qu'un service de transport ferroviaire adéquat était mis en place, tout comme cela se fait en Europe, il n'y aurait aucune raison pour que les gens refusent de se rendre à Hamilton pour prendre leur avion.

Cela dit, cette option coûtera de l'argent. En effet, il ne faudra pas seulement agrandir l'aéroport de Hamilton, il faudra veiller à ne pas causer aux habitants des régions environnantes les mêmes difficultés que nous connaissons à Pearson. Il faudra donc s'assurer que les problèmes de bruit sont correctement pris en considération et résolus, et cela vaut pour n'importe quel projet d'agrandissement, n'importe où.

M. Young: S'il était possible d'aménager un service de transport terrestre efficace entre Toronto et Hamilton, quel effet cela aurait-il pour les contrôleurs du trafic aérien de Toronto? Contrôlent-ils également le trafic de Hamilton, de l'aéroport de l'Île de Toronto et de Buttonville?

M. Doherty: Certes, ils devraient suivre l'évolution de ce trafic, qui relève de leur responsabilité. Cependant, comme je ne connais pas ce domaine, je n'ajouterai rien là-dessus. Je ne crois pas que la situation présente de difficulté. Il faudrait

[Text]

change in flight corridors may be necessary. There may be some changes necessary, but certainly there is no problem. And it could be worked. If Transport Canada really put their minds to it, it could be done. Anything is possible if you work at it.

• 1120

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Mr. Doherty, thank you for coming up today. I wonder if you could tell the committee a little more about your group, the Council of Concerned Residents. How many members do you have in your group, Mr. Doherty?

Mr. Doherty: We have a core group of about 30. We have an inner core group of about 8.

Mr. Richardson: Do they have memberships, Mr. Doherty? Do you charge a membership?

Mr. Doherty: We charge nothing, and it is open to groups as well as individuals.

Mr. Richardson: So there is no way of knowing for sure.

Mr. Doherty: Nothing.

Mr. Richardson: They don't buy memberships or anything like that.

Mr. Doherty: You are never asked for any money.

Mr. Richardson: You mention eight people. I read in an article here from *The Toronto Star* that one of your members admits to personally placing over 15% of all of the complaint calls that come in about Pearson Airport; one person making 15% of the calls. At that rate, seven people could be doing all the complaining.

I raise that simply because a poll apparently was done in the area by a reputable polling firm and it found that 76% of area residents impacted most by flights at the airport in fact backed the building of three more runways at Pearson Airport.

Mr. Doherty: When was that study, just for instance?

Mr. Richardson: This is from a June 1991 article in *The Toronto Star*.

Mr. Doherty: No. I mean the particular study that you referred to.

Mr. Richardson: That study apparently is more recent. They said there was one done two years previously and that this indicated 12% more people supported the runways when this survey was done than the one that had been done two years previously. So it looks like more people all the time, other than your group, are supporting expansion of the runways. This poll is a representative poll. Admittedly it was probably only 400 or 500 people surveyed in the impacted areas. But you know, 400 or 500 is more than 7 or 8.

I wonder if I could ask you, Mr. Doherty, what is the motivation of these people? Do you, like some of your members, tell these people that they may have their taxes lowered if they complain enough about airport noise? Is that part of the motivation for them, that they think they might get their taxes lowered?

[Translation]

peut-être changer les couloirs de vol. Cela dit, s'il y a un problème, il n'est certainement pas insurmontable. Si Transports Canada le voulait sérieusement, il pourrait être résolu. Tout est possible à qui le veut.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci d'être venu, monsieur Doherty. Pourriez-vous nous donner quelques précisions sur votre organisation? Combien de membres en font partie?

M. Doherty: Nous avons une trentaine de membres, dont huit sont très actifs.

M. Richardson: Faut-il acquitter des droits d'adhésion pour faire partie de votre organisation?

M. Doherty: Non, et nous accueillons aussi bien les groupes que les particuliers.

M. Richardson: On ne peut donc pas vraiment savoir quelle est la situation?

M. Doherty: Nous ne faisons rien payer.

M. Richardson: Il n'y a pas de carte de membre, par exemple?

M. Doherty: Nous ne demandons jamais d'argent aux membres.

M. Richardson: Vous venez de parler de huit personnes. J'ai lu dans un article du *Toronto Star* que l'un de vos membres reconnaît avoir adressé plus de 15 p. 100 de toutes les plaintes reçues au sujet de l'aéroport Pearson. À ce rythme, sept personnes auraient pu formuler toutes les plaintes enregistrées.

Je mentionne cela parce que, selon un sondage apparemment effectué dans votre région par une société réputée, 76 p. 100 des résidents touchés par la plupart des vols de l'aéroport Pearson ont pris position en faveur de la construction de trois nouvelles pistes.

M. Doherty: À quand remonte ce sondage?

M. Richardson: J'ai lu cela dans un article de juin 1991 du *Toronto Star*.

M. Doherty: Mais quand l'étude a-t-elle été faite?

M. Richardson: Plus récemment, si je ne me trompe. Je me suis laissé dire qu'un autre sondage avait été fait deux ans auparavant et que le dernier montre que 12 p. 100 de résidents de plus sont favorables aux nouvelles pistes. Cela semble indiquer que le nombre de partisans de ce projet ne cesse d'augmenter, si l'on excepte votre groupe. C'était un sondage représentatif. Évidemment, il n'a probablement porté que sur 400 ou 500 personnes, mais c'est quand même plus que sept ou huit.

Je me demande si vous connaissez les motivations des gens qui se plaignent, monsieur Doherty? Leur dites-vous, comme à certains de vos membres, que leurs taxes diminueront peut-être s'ils sont assez nombreux à se plaindre du bruit? Croyez-vous que ce facteur joue d'une manière quelconque?

[Texte]

Mr. Doherty: No. We don't tell anyone to phone just for the sake of phoning.

Mr. Richardson: No, no. That was not the point.

Mr. Doherty: No. I will just—

Mr. Richardson: Do you tell them that they may get their taxes lowered if they complain about airport noise?

Mr. Doherty: Well, first of all, if you want your taxes lowered you have to go to another body. Transport Canada has nothing to do with that. You go before a provincial body.

Mr. Richardson: I am aware of that. I am just asking you if you tell your members they may get their taxes lowered if they complain?

Mr. Doherty: I tell them that if they are impacted and if they want to, they are free to do that. We had an information meeting a year ago, and part of that information meeting was to let people know that there was an alternative, that they could do something if they were unhappy, so that they would let some people know there was an unhappy group around.

In regard to that study that you first mentioned, I believe it may be the one that an MP, Mr. Blenkarn, was responsible for. He took a poll in an area that is not a registered impacted area. In fact, it is not within any of the NEF contours, according to the map.

Mr. Richardson: That is not the study I was referring to at all.

Mr. Doherty: I'm not sure which one it is. If it was taken two years ago, that would be the one.

Mr. Richardson: No, that is not the one.

Mr. Doherty: Okay.

Mr. Keyes: Which one is it?

Mr. Richardson: It is a poll done by Decima Research for. . . This was done and, as I say, reported in June 1991.

Mr. Doherty: If I may say so—

Mr. Richardson: The poll was taken in April 1991.

Mr. Doherty: Polling is a delicate matter. We already know that the results from polls do not necessarily reflect what is. Anyone who believes a poll only has to remember certain governments that have come and gone.

• 1125

Mr. Richardson: That is all very interesting, Mr. Doherty, but I think that may be as relevant as seven or eight people who want to complain.

One further question: I wonder if you get funding from the government to intervene.

Mr. Doherty: The Council of Concerned Residents has received funding. It's a totally inadequate amount compared to the time we have spent on it. The council has been involved now for almost three years. It has been funded for almost two years, and the funds are completely legitimate expenses. In most cases previous to that, and in other regards, our members pick up their own tabs.

[Traduction]

M. Doherty: Non, nous ne disons à personne de se plaindre pour le plaisir.

M. Richardson: Non, ce n'est pas ce que je disais.

M. Doherty: Non, je veux simplement. . .

M. Richardson: Leur dites-vous que leurs taxes risquent de diminuer s'ils se plaignent au sujet du bruit?

M. Doherty: Si on veut obtenir une diminution de taxes, il faut s'adresser à un autre organisme. Transports Canada n'a rien à voir avec cela. C'est une question provinciale.

M. Richardson: Je le sais. Je vous demande simplement si vous dites à vos membres que leurs taxes seront peut-être abaissées s'ils se plaignent?

M. Doherty: Je leur dis qu'ils peuvent agir de cette manière s'ils estiment que le bruit est excessif. Nous avons tenu une réunion d'information, il y a un an, durant laquelle nous avons dit aux participants quelles options s'offraient à eux s'ils étaient mécontents, de façon à faire savoir à certaines personnes qu'ils le sont.

En ce qui concerne la première étude que vous avez mentionnée, je crois que c'était un député, M. Blenkarn, qui en avait assumé la responsabilité. Il avait effectué un sondage dans un secteur qui n'est pas touché par le bruit. En fait, selon la carte, il ne fait même pas partie de l'empreinte sonore.

M. Richardson: Ce n'est pas de cette étude que je voulais parler.

M. Doherty: Dans ce cas, je ne vois pas ce que vous voulez dire. Si vous parlez d'une étude effectuée il y a deux ans, c'est la seule que je connaisse.

M. Richardson: Non, ce n'est pas celle-là.

M. Doherty: Bien.

M. Keyes: De quoi s'agit-il?

M. Richardson: Il s'agit d'un sondage effectué par Decima Research pour. . . Les résultats en ont été divulgués en juin 1991.

M. Doherty: Si vous me permettez. . .

M. Richardson: Le sondage a été fait en avril 1991.

M. Doherty: Les sondages ne sont pas toujours tout à fait fiables. Nous savons qu'ils ne reflètent pas nécessairement la réalité. Si vous croyez aux sondages, songez à ce qui est arrivé à certains gouvernements qui y croyaient aussi.

M. Richardson: Tout cela est très intéressant, monsieur Doherty, mais je pense que cela a autant d'importance que le cas de sept ou huit personnes qui décident de se plaindre.

Une autre question: Je me demande si vous recevez des subventions du gouvernement.

M. Doherty: Le «Council of Concerned Citizens» est subventionné, mais le montant de la subvention qu'il a reçue est tout à fait négligeable en comparaison du temps que nous avons consacré à ce dossier. Cela fait maintenant près de trois ans que le Conseil y travaille. Il reçoit une subvention depuis près de deux ans et ses dépenses sont entièrement légitimes. Jusque-là, c'était nos membres qui défrayaient leurs propres coûts.

[Text]

Mr. Richardson: A final question, Mr. Chairman, in response to some of Mr. Young's questions. I was a bit taken back by your comments, Mr. Young, that you felt the airlines were taking a cavalier attitude. Would you agree with that, Mr. Doherty? I noticed the clerk has circulated a notice here indicating that there were 26 noise violations at Pearson Airport over the past year—26 violations in over 350,000 flights going into that airport. Do you consider that a cavalier attitude?

Mr. Doherty: These are—

Mr. Richardson: I just wondered if you would answer the question.

Mr. Doherty: Yes, I will answer the question.

Mr. Young: Before you answer the question, I think you should get the—

The Chairman: Order, order. The witness is in the process of responding. I would ask the committee to allow that.

Mr. Doherty: First of all, I don't believe that airlines—Canadian, U.S. Air, American—purposely and necessarily violate noise abatement procedures, that they consciously do this. Nor do I feel that all the violations are recorded, nor are all the violations fined, nor are they recorded in terms of actual numbers.

You sometimes hear a plane flying over, and maybe you want to call it a cavalier attitude, but what it amounts to—

Mr. Richardson: Mr. Doherty, I don't think so at all—

Mr. Doherty: —is a loud noise that irritates you, and you begin to wonder if that plane should be in that position. If you do nothing, if you don't phone, nothing happens. If you do phone, sometimes you are told that it was allowed or it had to change course, take a new heading due to something else or a weather condition or certain incoming traffic. There are reasons for a lot of these various noise events and they are not all recorded.

The Chairman: I would ask Mr. Chadwick to use the balance of Mr. Richardson's time.

Mr. Chadwick (Bramalea—Gore—Malton): I am sorry I wasn't here for the full presentation of Mr. Doherty's remarks, so I might overlap on some things. John, I would like to know what your alternative is to expansion at Pearson.

Mr. Doherty: Our alternative to expansion is looking at transportation from all angles, looking at it from an integrated format. We look at Pearson in isolation. Certain procedures can be improved. There are a number of objective lessons to be learned with Pearson's problems.

We feel that the surrounding airports can contribute to help bear the load. We feel they shouldn't be lost in the shuffle with expansion plans at Pearson. We feel that a proper public transportation system to and from airports and communities, one that is efficient and utilized, will be far superior to over-developing any one resource like Pearson, which they will turn into a spoke airport of an incredibly unwieldy proportion.

[Translation]

M. Richardson: Une dernière question, monsieur le président, pour en revenir à certaines questions de M. Young. J'ai été un peu surpris par vos déclarations, monsieur Young, lorsque vous avez déclaré que les lignes aériennes avaient une attitude cavalière. Est-ce que vous êtes d'accord avec cela, monsieur Doherty? J'ai remarqué que le greffier a fait circuler une note indiquant qu'il y avait eu 26 infractions aux mesures contre le bruit à l'aéroport Pearson au cours de l'année écoulée... Vingt-six infractions pour plus de 350,000 vols. Pensez-vous qu'il s'agit-là d'une attitude cavalière?

M. Doherty: Ce sont...

M. Richardson: Pouvez-vous répondre à cette question?

M. Doherty: Oui, je vais y répondre.

M. Young: Avant de répondre, je crois que vous devriez...

Le président: Silence. Le témoin est en train de répondre. Je demande au comité de le laisser parler.

M. Doherty: Tout d'abord, je ne pense pas que les lignes aériennes comme Canadian, U.S. Air, American enfreignent volontairement et consciemment les mesures contre le bruit. Mais je ne pense pas non plus que toutes les infractions sont enregistrées, qu'elles font toutes l'objet d'amendes ni que l'on établit un relevé exact de toutes les infractions.

On a parfois l'impression que certaines lignes aériennes ont une attitude cavalière, mais, en fait, ce n'est rien de plus qu'un...

M. Richardson: Monsieur Doherty, je ne suis pas d'accord avec vous...

M. Doherty: ...bruit désagréable qui nous dérange et qui nous amène à nous demander si un tel vacarme est autorisé. Si l'on ne fait rien, si l'on ne se plaint pas, il ne se produit rien. Par contre, quand on téléphone, on se fait répondre parfois que l'avion n'a commis aucune infraction, qu'il a dû changer de direction en raison des conditions météorologiques ou du trafic aérien. Beaucoup d'incidents de ce genre peuvent s'expliquer aisément et ne sont pas tous enregistrés.

Le président: Je vais demander à M. Chadwick d'utiliser le temps qui reste à M. Richardson.

M. Chadwick (Bramalea—Gore—Malton): Étant donné que je n'ai pas entendu en entier la présentation de M. Doherty, il est possible que je revienne sur des points qui ont déjà été abordés. Vous voudrez bien m'en excuser. John, j'aimerais vous demander ce que vous proposez comme solution autre que l'agrandissement de l'aéroport Pearson.

M. Doherty: Nous proposons d'étudier les transports de manière globale afin d'analyser la situation sous tous les angles. Dans le cas de l'aéroport Pearson, on peut améliorer certaines choses. Il y a un certain nombre de leçons objectives à tirer des problèmes que connaît l'aéroport Pearson.

Nous pensons que les aéroports environnants peuvent contribuer à alléger le trafic à l'aéroport Pearson. Nous estimons qu'il ne faudrait pas les oublier dans les plans d'agrandissement de l'aéroport Pearson. Nous pensons qu'il serait bien plus efficace et utile d'instaurer un système de transport public adéquat entre les aéroports et les villes environnantes, plutôt que de faire de l'aéroport Pearson un aéroport géant de dimensions incroyablement encombrantes.

[Texte]

Mr. Chadwick: You're talking about expansion at Pearson. You're not just talking about the aircraft, you're talking about ground transportation and everything pertaining to Pearson.

Mr. Doherty: The Council of Concerned Residents' full title is "Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport". We have not just restricted ourselves to the runways, but we look at everything else as well. We feel there are many avenues to be looked at. With the expansion proposals at Pearson come the possibility of expansion at other airports and expansion of other facilities, including rail and subway systems.

• 1130

Mr. Chadwick: John, there is a group for communication. I agree that communication has been fairly lacking with respect to Pearson and the community surrounding the airport. However, there is a group of people with whom you should have communication, and those are your elective representatives who serve on the tri-municipal committee. Have you ever made any overtures to the tri-municipal committee?

Mr. Doherty: First of all, I'm a member of the Ward 3 Council, and Maja Prentiss, as a councillor of Mississauga, is an invited guest at all the meetings. She is a member of the tri-municipal committee.

I'm also a member of the Community Advisory Committee on International Garbage. I'm also a member of the City of Mississauga Citizen's Advisory Committee on Pearson International Airport, and I am very well versed in all the different political stakes that exist.

Mr. Chadwick: Do you get any response from that body?

Mr. Doherty: A lot of times you have a group of politicians who want to keep their feet dry, and they don't want to commit themselves.

Municipal elections are coming up and you won't find too many people jumping head in unless they want to cause a wave. They're the ones who are trying to get elected and are not incumbents.

You do have a group of people who say that Pearson is not their concern and they can only recommend.

Mr. Keyes: I just want to state for the record, Mr. Chairman, that Mr. Richardson's remarks and his attempt to discredit this witness were pretty obvious. I think they were vicious, I think they were outrageous, and I think they were just downright sarcastic. I just want to apologize to this witness, who has obviously put a lot of work into his report.

Mr. Richardson spoke to expansion, as he just did again, saying there are only seven in the group, but if Mr. Richardson would like—

Mr. Richardson: Have you any questions, Stan?

[Traduction]

M. Chadwick: Vous parlez de l'agrandissement de l'aéroport Pearson, du transport terrestre et de tout ce qui touche Pearson, mais vous ne dites pas un mot des aéronefs.

M. Doherty: Le titre complet de notre conseil est le «Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport». Nous ne nous limitons pas uniquement aux pistes d'atterrissage, nous nous intéressons aussi à tout le reste. Nous pensons qu'il y a beaucoup d'aspects à étudier. Parallèlement aux propositions d'agrandissement de l'aéroport Pearson, il faut envisager d'agrandir les autres aéroports ainsi que les autres installations de transport par chemin de fer et métro.

M. Chadwick: John, il y a un groupe qui s'occupe des communications. Je sais que les communications ont laissé un peu à désirer au sujet de l'aéroport Pearson et des municipalités environnantes. Cependant, vous devriez vous adresser à vos représentants élus qui siègent au comité des trois municipalités. Est-ce que vous vous êtes déjà adressé au comité des trois municipalités?

M. Doherty: Tout d'abord, je suis membre du «Ward 3 Council» et mon adjointe, en tant que conseillère de Mississauga, est invitée à participer à toutes les réunions. Elle est membre du comité des trois municipalités.

Je suis également membre du «Citizens' Advisory Committee for Pearson International Airport on International Garbage», ainsi que du «Citizens' Advisory Committee» de la ville de Mississauga, et je connais très bien tous les différents enjeux politiques.

M. Chadwick: Est-ce que cet organisme répond à vos questions?

M. Doherty: Eh bien, souvent, nous avons affaire à des politiciens qui ne veulent pas se mouiller.

Les élections municipales approchent et les politiques ne sont pas très nombreux à vouloir se jeter à l'eau, sauf s'ils veulent faire parler d'eux. Mais, dans ce cas-là, ce sont ceux qui veulent se faire élire.

C'est un groupe de personnes qui affirment que l'aéroport Pearson ne relève pas de leur responsabilité et qu'elles ne peuvent que faire des recommandations.

M. Keyes: Monsieur le président, j'aimerais que le procès-verbal rapporte que M. Richardson a essayé, par ses remarques, de discréditer le témoin. Il est évident que ses remarques étaient pernicieuses, exagérées et tout à fait sarcastiques. Je veux présenter mes excuses au témoin qui a consacré beaucoup de travail à la rédaction de son rapport.

M. Richardson a abordé, comme il vient encore de le faire, la question de l'agrandissement de l'aéroport, affirmant que le groupe ne comptait que sept personnes, mais si M. Richardson veut...

M. Richardson: Est-ce que vous avez des questions, Stan?

[Text]

Mr. Keyes: If it is a question they want, then here's a question to my witness through the chair. Mr. Doherty, do you believe without a doubt that we could produce for Mr. Richardson, and anyone else who wanted it, hundreds upon hundreds of letters or complaints from residents who live in and around Pearson International Airport?

Mr. Doherty: Anything is possible, but we have found that there is a lot of apathy. That's due in part to the perceived notion that it's a *fait accompli*, that you can't fight government, that you can't fight city hall. People are frustrated.

We did a poll in our community and 96% of the people opposed expansion at Pearson International. They did not want to live under a flight path, nor did they feel that a runway system would adversely affect their community. The other 4% were members of the Mississauga Board of Trade, worked at the airport, and refused to go against it.

Mr. Keyes: Yes, a couple of members in the constituencies within Pearson International Airport—for example, our transport critic, Sergio Marchi, ends up having monthly meetings at which 100 people will show up to talk specifically about noise and the problems at Pearson International Airport. Maybe there is apathy, maybe they don't want to be part of a club, Mr. Richardson, but they are out there and they are very upset with all the noise that happens out and about.

Mr. Doherty, we spoke to expansion of the runways, and Mr. Richardson mentioned in his comments the level of support for the runway expansion at Pearson. Some of the people I have spoken to—and perhaps you can tell me if you have heard from any—who support runway expansion at Pearson have told me they do so because they hope that more runways further down will perhaps alleviate some of the traffic going over their particular house. They would not mind if there was another runway going in another direction, east-west or north-south, and another half-kilometre down the runway stretch.

• 1135

Mr. Doherty: Yes, that has been said to us. In fact, Transport Canada has alluded to that in its EIS. They have more or less said that things will be quieter with doubling the airport runway system. If you believe that, then we are open to a lot of new beliefs.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, members, witnesses, I offer my apologies for being late; however, I was at Pearson, probably making some noise. I was flying to come to Ottawa this morning.

An hon. member: Shameless.

Mr. Angus: Well, you have to go where the planes go. I would rather divert them directly.

[Translation]

M. Keyes: Si vous voulez une question, je vais en poser une au témoin. Monsieur Doherty, croyez-vous que nous serions capables de fournir à M. Richardson et à n'importe qui d'autre des centaines et des centaines de lettres ou de plaintes provenant de riverains de l'Aéroport international Pearson?

M. Doherty: Tout est possible, mais nous nous sommes aperçus qu'il y a beaucoup d'apathie. Cela vient en partie du fait que les gens estiment que la partie est perdue d'avance, que c'est un fait accompli, qu'on ne peut pas s'opposer au gouvernement ni à l'hôtel de ville. Les gens se sentent brimés.

Un sondage que nous avons effectué dans notre municipalité a révélé que 96 p. 100 des habitants étaient contre l'agrandissement de l'Aéroport international Pearson. Ils ne veulent pas vivre sous une trajectoire de vol, mais ils ne pensent pas non plus qu'un réseau de pistes nuirait à leur collectivité. Les autres répondants qui représentent le 4 p. 100 restant ont refusé de se prononcer contre l'aéroport, étant des membres de la Chambre de commerce de Mississauga ou des employés de l'aéroport.

M. Keyes: Des députés des circonscriptions comprises dans le territoire de l'Aéroport international Pearson, par exemple notre critique en matière de transports Sergio Marchi, participent chaque mois à des réunions où des centaines de personnes viennent se plaindre du bruit et des problèmes causés par l'Aéroport international Pearson. Il y a peut-être de l'apathie; peut-être que ces gens-là ne veulent pas faire partie d'un club, monsieur Richardson, mais ils se manifestent et ils sont très mécontents du bruit dont ils sont les victimes.

Monsieur Doherty, nous avons parlé de l'agrandissement des pistes d'atterrissage et M. Richardson a mentionné l'appui que recueille le projet d'agrandissement des pistes de l'aéroport Pearson. Certaines personnes avec qui j'ai parlé—vous pourrez peut-être me dire si vous avez eu le même écho—sont en faveur de l'agrandissement des pistes de l'aéroport Pearson parce qu'elles espèrent que la multiplication des pistes contribuera à faire diminuer le passage des avions au-dessus de leurs habitations. Ces personnes ne seraient pas opposées à la création d'une autre piste dans l'axe est-ouest ou nord-sud et au prolongement de la piste d'un demi-kilomètre.

M. Doherty: Oui, on nous en a parlé. De fait, Transports Canada y a fait allusion dans son énoncé des incidences environnementales. Le ministère a déclaré plus ou moins que l'on parviendrait à réduire le niveau de bruit en doublant le réseau de pistes de l'aéroport. Si l'on mord à cet hameçon, il faut se préparer à déchanter.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, je suis en retard et je m'en excuse auprès de vous, de mes collègues et des témoins; j'étais moi-même à l'aéroport Pearson où j'ai pris l'avion ce matin en direction d'Ottawa, contribuant ainsi à augmenter le bruit.

Une voix: Quelle honte!

M. Angus: Eh bien, on est bien obligé d'aller prendre les avions là où ils se trouvent. S'il n'en tenait qu'à moi, je les ferais voler en ligne directe.

[Texte]

An hon. member: Over the government centres.

Mr. Angus: That's right. Mr. Doherty, one area I want to pursue with you is the whole question of the zoning component of this legislation.

From your experience, are you comfortable with the component in this bill that deals with zoning and the jurisdiction?

Mr. Doherty: It seems ambiguous to me. I am not a lawyer—far from it. But in reading all the pertinent clauses and subclauses, it seems to me that Transport Canada is awfully eager to get this bill through in order to be able to utilize it.

If a lawyer looked at this, I am sure he could see that it could be turned in Transport Canada's favour in terms of expropriation and acquisition of certain types of lands near the airport, without compensation.

Mr. Angus: Where do you find that in this bill? I am not familiar with that extreme position.

Mr. Doherty: First of all, it is not necessarily in the bill in its entirety. It is also in the Aeronautics Act.

It is fairly confusing:

No zoning regulation shall apply to or in respect of a use of land, buildings, structures or objects or a building, structure or object that, on the day on which the zoning regulation comes into force, exists as a use, building, structure or object that does not conform to the zoning regulation.

That is fairly ambiguous, wouldn't you say?

Mr. Angus: No, I would say that this is a standard clause that allows for continuation of existing use. It is a normal planning tool that is required so that a municipality can't go in and impose new zoning on an existing land use.

Mr. Doherty: No, I understand that part. But in reverse, for instance, there is a hotel now in the path of a proposed flight path. It is a problem; they have to remove four floors. It now becomes a useless building because it is just not economically viable. Their lawyers are looking at that.

With the way it is set up and the fact that the minister could enter into an agreement with a provincial authority to authorize the provincial authority to regulate and to follow through, we feel there are too many openings. The possibility is there that interpretations could be made.

Again, I am not going to push the point. I am not 100% clear on it and I am not a lawyer.

Mr. Angus: I don't think that kind of extrapolation helps your argument at all, sir. Let me go back and ask you something else.

In your organization's experience in terms of the zoning elements of airport control, is there anything in this particular bill that worries you about who has the power, or does it clarify the authority to zone and control land use adjacent to airports?

[Traduction]

Une voix: Au-dessus des bureaux du gouvernement.

M. Angus: Exactement. Monsieur Doherty, les articles du projet de loi concernant le zonage sont un des aspects que j'aimerais aborder avec vous.

D'après votre expérience, êtes-vous satisfait de l'article du projet de loi concernant le zonage et la juridiction?

M. Doherty: Il me paraît ambigu. Je ne suis pas un avocat, loin de là, mais il me semble, à la lecture des articles et des paragraphes pertinents, que Transports Canada est très intéressé à faire adopter ce projet de loi afin de pouvoir s'en servir.

Je suis certain qu'un avocat pourrait vous dire que le projet de loi serait favorable à Transports Canada en matière d'expropriation et d'acquisition de certains types de terrains à proximité de l'aéroport, sans dédommagement.

M. Angus: Où voyez-vous cela dans le projet de loi? Je ne suis pas familier avec ce point de vue extrême.

M. Doherty: Pour commencer, cette disposition ne figure pas nécessairement entièrement dans le projet de loi. On en trouve également une partie dans la Loi sur l'aéronautique.

C'est assez flou:

Échappe à l'application d'un règlement de zonage les biens-fonds ou éléments, ou leurs usages, qui ne sont pas conformes au règlement lors de sa prise d'effet.

Ne trouvez-vous pas que c'est ambigu?

M. Angus: Non, il me semble qu'il s'agit-là d'une disposition standard qui permet la poursuite d'un usage existant. C'est un instrument normal de planification nécessaire pour éviter qu'une municipalité impose de nouveaux règlements de zonage pour remplacer un usage existant.

M. Doherty: Non, cela, je le comprends. Mais, si l'on prend l'inverse, il y a par exemple un hôtel qui se trouve actuellement dans la trajectoire de vol envisagée. Cela pose problème, il faudrait supprimer quatre étages de l'hôtel qui, de ce fait, perdrait toute son utilité, car il ne serait plus rentable sur le plan économique. Les avocats étudient actuellement le dossier.

Nous pensons que cette disposition donne trop de latitude, étant donné qu'elle permettrait au ministre de conclure une entente avec l'autorité provinciale afin de lui permettre d'établir de nouveaux règlements et de les appliquer. Cette disposition autorise différentes interprétations.

Mais, je ne vais pas insister, car je ne suis pas sûr à 100 p. 100, n'étant pas un avocat.

M. Angus: Je ne crois pas que ce genre d'extrapolation apporte grand-chose à votre argumentation. Passons à autre chose.

D'après l'expérience de votre organisation en matière de pouvoirs des aéroports sur le zonage, est-ce que le projet de loi contient des dispositions qui vous préoccupent quant au détenteur du pouvoir ou est-ce qu'il définit clairement le pouvoir de zoner et contrôler les terrains situés dans le voisinage des aéroports?

[Text]

Mr. Doherty: No, Transport Canada definitely should have the authority to zone, because then we would not have the problems we are having. Our concern is that the process is not reversed. That is our only concern. The land already there cannot be expropriated the way land was expropriated in Pickering.

• 1140

Mr. Angus: The land was expropriated in Pickering with compensation. There was an argument as to whether or not the compensation was fair. There was argument as to whether or not the land should have been compensated, but it was done through due process.

Mr. Doherty: Yes, I understand that. There is a lot of heartache involved, though—

Mr. Angus: Oh, yes, with people or planes.

Mr. Chadwick: You talked about the change in flight paths in May 1988. Did you not receive any notification at all?

Mr. Doherty: I was at a meeting in March 1988 concerning the announcement of the beginning of the Terminal 3 construction where they showed the model and had a presentation. Part of that evening was devoted to a so-called rumour about runway expansion at Pearson.

At the end of the meeting a Transport Canada official said they were going to try an experiment and there would be a change in operational procedures. That was it. Suddenly in May 1988 people woke up with planes over their heads in places where there were never planes before, and the angles of diversions caused this. These angles were generally set for six to the south and nine to the north, and that allowed planes to go off the centre medium.

Mr. Chadwick: Just a few moments ago you referred to a hotel that would probably lose four floors. Do you know of any more obstructions there?

Mr. Doherty: There are certain obstructions, but they are in the IAS. Offhand, I can't remember them, but a number of buildings on the airport property, for instance, have to be demolished—the Canadian hangar, the Cara food preparation building. There are some smaller changes with lighting standards and some roads have to be moved or allotted in a different way.

Mr. Chadwick: Canadian offices too... Are you aware of when that hotel we are talking about opened?

Mr. Doherty: It just recently opened in May of this year.

Mr. Chadwick: I know your community very well and I know it is impacted extremely by the planes. Have you heard any quiet planes?

Mr. Doherty: That is a trick question. I have heard quiet planes. They are really quite nice. The technology is impressive. Some chapter 3 airplanes are phenomenal, but not all chapter 3 aircraft can be quiet if their altitude is very

[Translation]

M. Doherty: Non, il faudrait que Transports Canada ait le pouvoir de prendre les décisions en matière de zonage, car ainsi, nous n'aurions pas les problèmes que nous connaissons actuellement. Nous craignons uniquement que le processus ne soit pas inversé. Les terrains qui se trouvent déjà là-bas ne peuvent être expropriés de la même manière qu'à Pickering.

M. Angus: Les gens qui ont été expropriés à Pickering ont été dédommages. On s'est simplement demandé si l'indemnité qu'ils ont reçue était juste. On s'est demandé s'il fallait dédommager les propriétaires, mais cela a été fait, en bonne et due forme.

M. Doherty: Oui, je comprends cela. C'est un problème délicat, pourtant...

M. Angus: Oui, les gens ou les avions.

M. Chadwick: Vous avez parlé de la modification des trajectoires de vol en mai 1988. En avez-vous été avisé?

M. Doherty: J'ai participé, en mars 1988, à une réunion au cours de laquelle on nous a annoncé le début des travaux de construction de l'aérogare 3. Nous avons assisté à un exposé et nous avons pu voir une maquette. Une partie de cette soirée avait porté sur la rumeur d'un agrandissement des pistes à l'aéroport Pearson.

À la fin de la réunion, un représentant de Transports Canada nous a dit que le ministère allait commencer une expérience qui consisterait à modifier les procédures opérationnelles. C'est tout ce qu'on nous a dit. C'est ainsi qu'au mois de mai 1988, les gens ont été réveillés par des bruits d'avions passant au-dessus de chez-eux, dans des secteurs où les avions ne passaient jamais auparavant. La cause de ce changement, c'était les angles de déroutement. Ces angles étaient généralement fixés à six au sud et neuf au nord, ce qui permettait aux avions d'éviter le centre.

M. Chadwick: Il y a un instant, vous avez parlé d'un hôtel qui serait probablement décapité de quatre étages. Avez-vous connaissance d'autres obstacles?

M. Doherty: Il y en a quelques-uns, mais ils sont mentionnés dans l'énoncé des incidences environnementales. Je ne les connais pas par coeur, mais il faudra démolir certains bâtiments de l'aéroport, par exemple le hangar de Canadien et les cuisines Cara. Il faudrait également apporter d'autres légères modifications aux normes d'éclairage et certaines routes devront être déplacées ou modifiées.

M. Chadwick: Les bureaux de Canadien également... Savez-vous depuis quand cet hôtel est ouvert?

M. Doherty: Il vient d'ouvrir au mois de mai de cette année.

M. Chadwick: Je connais bien votre ville et je sais qu'elle souffre énormément du passage des avions. Connaissez-vous des avions silencieux?

M. Doherty: Voilà une question piège. Les avions silencieux, cela existe et c'est très bien. La technologie est impressionnante. Certains avions Chapitre 3 sont extraordinaires, mais tous les aéronefs Chapitre 3 ne sont pas

[Texte]

low. If they are taking off over you, if their landing flight path is directly above you, they are annoying. It could be said that there is no such thing as a quiet aircraft. I am impressed by some of the technology, but I certainly do not want to live underneath a flight path.

Mr. Chadwick: I understand the altitude for turning away from the airport, which creates some noise when they put the power to the plane, is just the same for a quiet plane or a noisy plane. Is that right?

Mr. Doherty: As far as I know, they take a new heading at the standard altitude above sea level and it remains constant no matter what type of aircraft.

Mr. Chadwick: This height is 3,600 feet above sea level, which is really 3,000 feet above the homes.

• 1145

Mr. Doherty: That's right, because Pearson is already a few hundred feet above sea level.

Mr. Chadwick: That's right.

The Chairman: I would like to thank our witness for being with us today. I appreciate your comments and your taking the time to appear before the committee.

Mr. Doherty: Thanks very much.

The Chairman: Our next witnesses are from the Canadian Union of Public Employees. I would invite Amber Hockin-Jefferson to take the chair, and Mr. Balnis as well, if he is here.

I notice that the brief you have for the committee this morning is rather a lengthy one. You might consider paraphrasing or cutting the submission down, but at any rate, we have approximately 45 minutes in which to hear from the witness and for the witnesses to receive comments and questions from the committee members.

I would ask Ms Hockin-Jefferson to go ahead with her presentation.

Ms Amber Hockin-Jefferson (Health and Safety Chairperson, Airline Division, Canadian Union of Public Employees): While the package does look quite thick, actually there are a lot of appendices in there which we will just refer you to.

The Airline Division of the Canadian Union of Public Employees welcomes the opportunity to present its views on Bill C-5. The Airline Division of CUPE represents the overwhelming number of flight attendants in Canada, including those working in the major carriers, their affiliated regional carriers, and independent regional carriers, such as City Express and First Air, and charter operations such as Air Transat, Nationair and Worldways. In addition, we represent ground and sales personnel at Iberia, Korean Airlines, Nationair and Sabena.

[Traduction]

silencieux s'ils volent à très basse altitude. Ils font un bruit désagréable s'ils décollent ou s'ils passent directement au-dessus de votre tête. On peut dire qu'il n'existe pas d'aéronefs vraiment silencieux. Je suis impressionné par les progrès de la technologie, mais je ne veux absolument pas vivre dans l'axe d'une trajectoire de vol.

M. Chadwick: Si je comprends bien, le bruit dépend de l'altitude à laquelle volent les avions qui s'éloignent de l'aéroport en donnant toute leur puissance. Le bruit est le même, quel que soit le type de l'avion, n'est-ce pas?

M. Doherty: D'après ce que je sais, les avions changent de direction à une altitude standard au-dessus du niveau de la mer qui est constante, quel que soit le type de l'aéronef.

M. Chadwick: Cela se passe à une altitude de 3,600 pieds au-dessus du niveau de la mer, c'est-à-dire 3,000 pieds au-dessus des habitations.

M. Doherty: C'est exact, puisque l'aéroport Pearson se trouve lui-même à une centaine de pieds au-dessus du niveau de la mer.

M. Chadwick: En effet.

Le président: Je voudrais remercier notre témoin d'avoir accepté de nous rencontrer aujourd'hui. Je vous remercie pour vos commentaires et pour le temps que vous avez accepté de consacrer au comité.

M. Doherty: Merci.

Le président: Nos prochains témoins représentent le Syndicat canadien de la fonction publique. J'invite M^{me} Amber Hockin-Jefferson à se joindre à nous, ainsi que M. Balnis, s'il est là.

Je remarque que le mémoire que vous avez fait parvenir au comité ce matin est assez épais. Je vais peut-être vous demander de la paraphraser ou de le résumer, car nous ne disposons que d'environ 45 minutes pour vous écouter et pour permettre aux membres du comité de faire des commentaires et de vous poser des questions.

Je demande à M^{me} Hockin-Jefferson de commencer son exposé.

Mme Amber Hockin-Jefferson (présidente du Comité sur la santé et la sécurité au travail, Division des transports aériens, Syndicat canadien de la fonction publique): L'ensemble paraît assez épais, mais le document contient de nombreuses annexes que nous allons nous contenter de vous remettre.

La Division des transports aériens du Syndicat canadien de la fonction publique vous remercie de lui donner la possibilité de présenter son point de vue sur le projet de loi C-5. La Division des transports aériens du S.C.F.P. représente un nombre important de membres canadiens et du personnel navigant, y compris le personnel qui travaille pour les grandes compagnies aériennes, leurs transporteurs régionaux affiliés et les transporteurs régionaux indépendants tels que City Express et First Air, ainsi que pour les compagnies aériennes de vols nolisés telles que Air Transat, Nationair et Worldways. Par ailleurs, nous représentons le personnel au sol et le personnel commercial d'Iberia, des lignes aériennes Korean, Nationair et de Sabena.

[Text]

Il est important de décrire notre point de vue lorsque nous examinons le projet de loi C-5. En tant que personnel navigant, nos conditions de travail ont souvent une incidence directe sur la sécurité des aéronefs et des passagers. C'est pourquoi nous sommes assujettis aux règlements découlant de la Loi sur l'aéronautique et de la partie II du Code canadien du travail. Ces textes de loi importants régissent notre exposition à des situations dangereuses à bord d'aéronefs, qu'il s'agisse de blessures, de maladies à long terme ou de menaces de la part de passagers violents. Par ailleurs, les règlements concernant la sécurité, la consommation de tabac sur les lieux de travail et l'utilisation des ceintures de sécurité sont trois autres exemples de règlements particuliers qui protègent le personnel navigant, les aéronefs et nos passagers.

Sometimes the system fails. Twenty-four people died, including one of our members, in the March 10, 1989, Air Ontario crash in Dryden, Ontario. On July 11, 1991, eight of our members perished when a Nationair DC-8, subcontracted in Saudi Arabia, crashed, killing all 261 on board. Against this background, we would like to offer our comments on Bill C-5.

Clause 2, application of Part I outside of Canada, proposed subsection 4.(1). We welcome this amendment to extend the current application section of the Aeronautics Act. Taken together with clause 3, the amendments clarify Canada's regulatory powers overseas, including the application of rules to passengers and crew members on Canadian aircraft outside of Canada.

We urge the committee in the strongest possible terms to resist the temptation to dilute the clause by excluding Canadian-registered aircraft when leased and operated by an air carrier of another state. Whether wet or dry lease, such an exemption would undermine the original intent of the amendment.

Clause 5, aviation security. Clause 5's amendments are necessary to clarify the minister's powers to make security regulations, but it is also time to take a further step to make security screening a direct service of Transport Canada, and not to be left to private enterprise.

• 1150

In submissions to Transport Canada since 1983, we have expressed our strong opposition to the use of private security firms contracted by air carriers to provide airport passenger screening. As we stated in a May 14, 1987 letter to Mr. G. Mazowita, Director, Security Policy Planning and Legislative Programs, in response to his request for comments on proposed air carrier security regulations:

The Airline Division of CUPE wishes to express its concern with a requirement imposed by the legislation for the air carrier to be responsible for security personnel and procedures at an airport. We have long been of the

[Translation]

Il est important de présenter la perspective dans laquelle nous avons examiné le projet de loi C-5. En tant que personnel navigant, nos conditions de travail ont souvent une incidence directe sur la sécurité des aéronefs et des passagers. C'est pourquoi nous sommes assujettis aux règlements découlant de la Loi sur l'aéronautique et de la partie II du Code canadien du travail. Ces textes de loi importants régissent notre exposition à des situations dangereuses à bord d'aéronefs, qu'il s'agisse de blessures, de maladies à long terme ou de menaces de la part de passagers violents. Par ailleurs, les règlements concernant la sécurité, la consommation de tabac sur les lieux de travail et l'utilisation des ceintures de sécurité sont trois autres exemples de règlements particuliers qui protègent le personnel navigant, les aéronefs et nos passagers.

Parfois, la technique fait défaut. Vingt-quatre personnes, dont un de nos membres, ont trouvé la mort le 10 mars 1989 dans l'accident d'Air Ontario à Dryden, en Ontario. Le 11 juillet 1991, 8 de nos membres ont péri lorsque le DC-8 de Nationair loué à l'Arabie saoudite a explosé, tuant les 261 personnes à bord. C'est dans cette perspective que nous souhaitons présenter nos commentaires au sujet du projet de loi C-5.

L'article 2 qui concerne l'application de la partie I à l'étranger, paragraphe 4.(1) proposé. Nous sommes favorables à cette modification qui vise à étendre l'application actuelle de la Loi sur l'aéronautique. Associée à l'article 3, cette modification précise les pouvoirs de réglementation du Canada à l'étranger, y compris l'application des règlements concernant les passagers et les membres d'équipage à bord des aéronefs canadiens à l'étranger.

Nous demandons instamment au comité de résister à la tentation d'affaiblir l'article en excluant les aéronefs immatriculés au Canada qui sont loués ou exploités par un transporteur aérien d'un autre pays. Une telle exemption serait contraire à l'intention initiale de la modification, que l'aéronef soit loué avec ou sans équipage.

L'article 5, sûreté aérienne. Les modifications de l'article 5 sont nécessaires pour clarifier les pouvoirs du ministre d'adopter des règlements en matière de sûreté, mais le moment est également venu d'aller plus loin et de confier les opérations de filtrage de sécurité directement à Transports Canada plutôt qu'à une entreprise privée.

Dans les mémoires que nous avons présentés à Transports Canada depuis 1983, nous nous sommes toujours fermement opposés au recours, par les transporteurs aériens, à des firmes privées de sécurité pour assurer le filtrage des passagers dans les aéroports. Voici d'ailleurs ce que nous avons déclaré le 14 mai 1987, dans une lettre adressée à M. G. Mazowita, directeur des Programmes de politique—Planification et législation en matière de sécurité, en réponse à sa demande de commentaires au sujet d'un projet de réglementation de la sécurité des transporteurs aériens:

La Division des transporteurs aériens du SCFP souhaite exprimer son inquiétude relativement à l'obligation légale faite aux transporteurs aériens d'assurer la responsabilité des procédures et du personnel de sécurité dans les

[Texte]

opinion that this presents a potential conflict of interest and could indeed lessen the level of safety deserved and expected by the travelling public. Transport Canada should accept full responsibility for all aspects of airport security including personnel, policies and procedures and any applicable training.

Our position is now being shared increasingly by others. In a report tabled on December 14, 1987, the House of Commons Standing Committee on Transport recommended that Transport Canada take over full responsibility for security checks of passengers and carry-on baggage. This would be done by directly taking over the hiring of screening personnel and training them to work with regional police and the RCMP.

Frank McGuire, in his 1989 study entitled *Aviation Security: Strategies for the '90s*, recommended that the present system of lowest-bidder private contracting for aviation security services should be changed to a direct government-controlled and operated system using federal aviation safety officers.

For McGuire, the advantages of this system are clear. So long as airlines run security, customer relations will logically override security as much as FAA regulations will allow. This is not surprising. If federal aviation security officers manned airport posts, a change in the state of alert following a morning or actual incident would be much speedier, more co-ordinated and effective with highly trained, motivated and paid professionals.

This change is long overdue in Canada. While it may not be possible to incorporate this important change in Bill C-5 at this time, Transport Canada should be put on notice to include this change when the Aeronautics Act is opened again.

Clause 12, interim orders. The creation of ministerial interim orders is a welcome addition which should strengthen the minister's emergency ability to address genuine safety matters in a timely manner.

Clauses 13 and 14. Again, these amendments strengthen the minister's ability to promote safety in the public interest. They are welcome amendments.

Clause 18, administrative penalties. In 1985, administrative monetary penalties were set at a maximum of \$1,000. Under the amendment contained in Bill C-5, the maximum fine would be increased to \$5,000 for individuals and \$10,000 for corporations. While these increases are necessary, the reality is that fines are rarely levied at the maximum rate now, particularly for noise violations.

[Traduction]

aéroports. Nous estimons depuis longtemps qu'une telle chose risque de placer les transporteurs en situation de conflit d'intérêt et d'affaiblir les normes de sécurité auxquelles les voyageurs sont en droit de s'attendre. Transports Canada devrait prendre à sa charge tous les aspects de la sécurité dans les aéroports, y compris le personnel, les politiques, les procédures et la formation.

Notre position reçoit désormais de plus en plus d'appui. Dans un rapport présenté le 14 décembre 1987, le Comité permanent de la chambre des communes sur les transports a recommandé que Transports Canada se charge entièrement du filtrage de sécurité des passagers et des bagages à main. Le ministère des Transports se chargerait lui-même d'engager directement le personnel de sécurité et de le former, en collaboration avec les corps policiers des régions concernées et, de la GRC.

Dans une étude publiée en 1989 et intitulée *Aviation Security: Strategies for the 90s*, Frank McGuire recommande que le système actuel d'adjudication des services de sécurité aéroportuaire au plus bas soumissionnaire soit remplacé par un système directement contrôlé et exploité par le gouvernement et faisant appel à des agents fédéraux spécialistes de la sécurité aéroportuaire.

Pour M. McGuire, les avantages de ce système sont évidents. Tant que les compagnies aériennes se chargeront du contrôle de la sécurité, les relations avec les clients l'emporteront sur les impératifs de sécurité, dans toute la limite permise par le règlement de la FAA. Il n'y a là rien de surprenant. Si les contrôles de sécurité étaient confiés aux agents fédéraux de la sécurité aéroportuaire, il serait beaucoup plus rapide, plus coordonnée et plus efficace de modifier le degré d'alerte à la suite d'un incident, grâce à l'intervention d'employés extrêmement compétents, motivés et bien payés.

Il y a longtemps que ce changement aurait dû être apporté au Canada. S'il n'est pas possible d'intégrer tout de suite ce changement important au projet de loi C-5, il faudrait demander à Transports Canada de l'adopter lors de la prochaine modification de la Loi sur l'aéronautique.

Article 12 sur les arrêtés d'urgence. L'octroi au ministre du pouvoir de prendre des arrêtés en cas d'urgence est un ajout approprié qui devrait renforcer la capacité du ministre de réagir rapidement dans les situations d'urgence, dès qu'il y a menace à la sécurité.

Articles 13 et 14. Nous appuyons ces modifications qui renforcent elles aussi, le pouvoir du ministre de la matière de promotion de la sécurité dans l'intérêt du public.

Article 18 sur les amendes administratives. En 1985, le plafond des amendes administratives a été fixé à 1,000\$. En vertu de la modification contenue dans le projet de loi C-5, le plafond serait porté à 5,000\$ pour les particuliers et à 10,000\$ pour les sociétés. Ces augmentations sont nécessaires, mais il faut savoir que les amendes maximales sont rarement appliquées, en particulier pour les infractions aux mesures contre le bruit.

[Text]

According to the Transport Canada Enforcement and Legislation Branch publication *Enforcement Statistics, Aeronautics Act Part I, 1988-1989*, 2,599 complaints were received during the period of April 1, 1988 to March 31, 1989. Of these, 1,783 were handled administratively, 78 by judicial action and 738 were concluded as "no investigation conducted".

Administrative monetary penalties were assessed in 347 counts, with the average penalty being \$215. Fines were imposed in 157 counts heard in court. The average fine per count amounted to \$314. In the case of violations of air regulation 521(c) dealing with air noise operating restrictions order, 105 fines were levied in the 1988-89 fiscal year with an average fine of \$275.

Data from Transport Canada's enforcement management information system for curfew and noise violations for the 1987 to 1989 period is present in Table 1. The table reports incidents of aircraft landing, taking-off or operating during restricted hours without approval at Pearson and Dorval airports along with Transport Canada's disposition on the matter.

• 1155

I will skip to page 8. On this basis, we would recommend (a) the incorporation of minimum penalties that have sufficient deterrence value for first and subsequent offences, and (b) a greater differential between corporation and individual fines.

Remarkably, there are no limits on the hours of work of flight attendants. Limits on the number of hours of work permitted by the Canada Labour Code have been waived. The aviation safety regulations have no duty-hour provisions and the Occupational Health and Safety Act and its regulations contain no specific hours-of-work provision.

This matter has been given greater urgency by the case of Nationair 10. On December 3, 1990 Nationair Flight 680 left Mirabel at 0900 hours and arrived at Fort Lauderdale at 1230 hours. This aircraft and its crew were scheduled to begin the return to Mirabel at 1430 hours and finally arrived at Mirabel at approximately 1730 hours. This would have meant a total duty day of about 9.5 hours.

The return flight was boarded in Fort Lauderdale at 1400 hours. The captain then announced a 45-minute delay because extra meals had to be brought aboard as there were more passengers than expected. It was not long, however, before passengers noticed mechanics working on one of the engines.

This scenario began a series of events that led to the flight attendants determining that they were too fatigued to handle safety situations properly. This was partly due to the extreme agitation and stress symptoms being exhibited by the

[Translation]

D'après le document intitulé *Statistiques sur l'application du règlement, Loi sur l'aéronautique, Partie I, 1988-1989*, publié par la Direction de la législation et de l'application des règles, Transports Canada a reçu 2,599 plaintes entre le 1^{er} avril 1988 et le 31 mars 1989. De ce nombre, 1,783 plaintes ont été déposées par voie administrative, 78 par voie judiciaire et 738 n'ont donné lieu à aucune enquête.

Des amendes administratives ont été imposées à 347 reprises, le montant moyen exigé étant de 215\$. Parmi les plaintes qui ont fait l'objet d'un règlement judiciaire, 157 se sont soldées par des amendes dont le montant moyen s'élève à 314\$. Dans les cas d'infractions au paragraphe 521(c) concernant les restrictions relatives au bruit des aéronefs, 105 amendes d'un montant moyen de 275\$ ont été imposées au cours de l'exercice 1988-1989.

Le tableau 1 présente des données sur les infractions au règlement relativement au couvre-feu et au bruit, infractions relevées entre 1987 et 1989 par le système d'information de Transports Canada sur la gestion de l'application. Le tableau fait état des atterrissages, des décollages ou des manoeuvres en vol, sans autorisation et pendant les heures interdites, aux aéroports Pearson et Dorval, et il indique les mesures prises par Transports Canada dans chaque situation.

Je passe à la page 8. Compte tenu de tout cela, nous recommandons, premièrement, l'adoption d'amendes minimales ayant un caractère dissuasif suffisant pour les premières infractions et les infractions ultérieures et, deuxièmement, une différence plus grande entre les amendes imposées aux sociétés et celles imposées aux particuliers.

Nous constatons qu'aucune limite n'est imposée aux heures de travail du personnel navigant. Les limites définies par le Code canadien du travail ont été supprimées. Le règlement sur la sécurité aérienne ne contient aucune disposition sur les heures de service et la Loi sur le centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail et le règlement qui en découle ne contiennent aucune disposition particulière sur les heures de travail.

Cet aspect a pris une tournure assez grave dans le cas de Nationair. Le 3 décembre 1990, le vol Nationair 680 a quitté Mirabel à 9 heures et est arrivé à Fort Lauderdale à 12 h 30. Cet avion et son équipage devaient redécoller à 14 h 30 pour arriver à Mirabel aux environs 17 h 30. Au total, l'équipage aurait donc travaillé en tout environ pendant neuf heures trente.

Les passagers ont embarqué à Fort Lauderdale à 14 heures. Puis, le commandant a annoncé un retard de 45 minutes pour permettre le chargement à bord de plateaux-repas supplémentaires, étant donné que les passagers étaient plus nombreux que prévu. Avant longtemps, cependant, les passagers ont remarqué que des mécaniciens s'affairaient autour d'un des moteurs.

À la suite de tous ces imprévus, les membres du personnel de bord ont constaté qu'ils étaient trop fatigués pour être en mesure de réagir de manière appropriée en cas de situation d'urgence. En effet, le personnel de bord était

[Texte]

passengers, as well as by the attendants' own physical state and exhaustion. This was aggravated by the pilot's own lack of understanding of the situation and his state of mind, which was, in turn, probably brought on by his own extremely long duty-day.

The crew had spent the entire day on duty dealing with concerned and agitated passengers. The passengers were boarded and deplaned three times in total. They were kept on board for most of the time, on aircraft that had no air-conditioning. They were also not informed of the real reasons for the delay. As a result, the passengers were extremely agitated on a number of occasions. Some became so overwrought that they were literally screaming to be let off. In their eagerness to get off, some left without their luggage. Others waited on the jetway, smoking.

At the time, the captain ordered the crew to shut the doors and leave behind any passengers not on board the aircraft. This particular pilot had already been on duty for at least 16.5 hours and had a further three to four hours ahead of him. He was in a very stressed condition at the time. Some flight attendants were so concerned about his ability to make decisions that this concern became a major reason for their refusal to operate the flight.

It was subsequently revealed that the flight was not mechanically fit to leave, in any event. The mechanical problem was serious enough that specialized help was needed and the engine could not be fixed until the next day. The departure would have also violated security regulations specifying that the luggage had to match the passengers on board.

A number of passengers had already left the airport. The pilot wanted to leave others standing on the jetway, while their luggage was still on board. After exercising the right to refuse, when ordered by their pilot to work a total of 18.5 hours and possibly more in a single continuous duty period, the 10 flight attendants were fired. Nationair is now suing each of them for the amount of moneys the airline claims to have lost because of their refusal to work, or over \$120,000 each.

We have been working with Transport Canada to correct this omission in the Aeronautics Act. As you can see from the attachment, appendix A, a report was prepared on February 15, 1991, making the case for regulated flight and duty time for flight attendants. This position was endorsed by Transport Canada's Civil Aviation Medicine, a representative from the Transportation Safety Board and the Cabin Crew Flight and Duty Time Study Group, on August 16, 1991. Those endorsements are attached as appendices B, C and D.

[Traduction]

épuisé physiquement, tandis que certains passagers étaient extrêmement agités et stressés. À cela venait s'ajouter le fait que le pilote semblait mal comprendre la situation, étant lui-même probablement sous l'effet de la fatigue dû à de trop longues heures de travail.

L'équipage, qui était en service depuis le début de la journée, avait affaire à des passagers inquiets et agités. En tout, ces derniers ont embarqué et débarqué trois fois. Ils sont restés à bord la plus grande partie du temps, alors que la climatisation ne fonctionnait pas. Par ailleurs, on ne leur a jamais donné les véritables raisons du retard. Cela étant, les passagers se sont montrés extrêmement agités à plusieurs reprises. Certains d'entre eux étaient si épuisés qu'ils suppliaient littéralement qu'on les laisse partir. Dans leur empressement à quitter l'avion, il y en a qui ont même oublié leurs bagages. D'autres attendaient sur la passerelle en fumant une cigarette.

À un moment donné, le capitaine a ordonné à l'équipage de fermer les portes, sans se soucier des passagers qui ne se trouvaient pas à bord. Ce pilote était en service depuis 16 h 30 au moins, et il lui restait encore trois ou quatre heures de vol. Il était extrêmement stressé. C'est la raison pour laquelle certains membres du personnel de cabine, doutant de sa capacité à prendre des décisions appropriées, ont refusé d'effectuer leur service.

Par la suite, on a appris que l'avion n'était de toute manière pas en état de décoller. Le problème technique était tel qu'il a fallu attendre l'arrivée d'une équipe de mécaniciens spécialisés et que le moteur n'a pu être réparé avant le lendemain. Par ailleurs, si l'avion avait décollé, il aurait été en contravention du règlement sur la sécurité qui stipule que seuls les bagages des passagers à bord doivent être transportés dans la soute de l'appareil.

Un certain nombre de passagers avaient déjà quitté l'aéroport. Le pilote avait l'intention de décoller en laissant les passagers qui se trouvaient à l'extérieur sur la passerelle, alors que leurs bagages étaient encore dans la soute. Après avoir fait valoir leur droit et refusé d'effectuer les 18 heures 30 de travail et peut-être plus au cours d'une même période de service, comme le leur demandait le pilote les 10 membres du personnel navigant ont été licenciés. La société Nationair a d'ailleurs intenté contre eux des poursuites afin de récupérer l'argent qu'elle prétend avoir perdu en raison de leur refus de travailler, et elle réclame plus de 120,000\$ à chacun d'entre eux.

Nous collaborons avec Transports Canada pour combler cette lacune de la Loi sur l'aéronautique. Comme vous pouvez le voir dans le document présenté dans l'annexe A, un rapport préparé le 15 février 1991 réclame la réglementation des heures de vol et de service du personnel navigant. La Médecine aéronautique civile de Transports Canada, un représentant du Bureau de la sécurité des transports du Canada et le Groupe d'étude sur les heures de vol et de service du personnel de cabine ont accordé leur appui à cette position, le 16 août 1991. Ces documents se trouvent aux annexes B, C et D.

[Text]

Unfortunately, due to some of the bureaucratic confusion, Bill C-5 does not contain the amendment to permit the regulation of flight attendant flight and duty time. We would respectfully request you to correct this omission by amending paragraph 5.(a) of the Aeronautics Act in an appropriate manner to give the minister this regulatory power.

Thank you for hearing our views on Bill C-5 and we hope you will take our comments into consideration.

The Chairman: Thank you, Ms Jefferson.

• 1200

Mr. Keyes: I want to thank the witnesses for a very thorough presentation to our committee today, especially on page 6, where they go into the number of fines and what the average pay-out was on those fines. This is most interesting when we are considering in this bill \$5,000 and \$10,000 levies.

As we mentioned to our previous witness, there is concern that maybe these fines are part of doing business for the airline, and they are going to incorporate that into whatever structures they have to pay for those fines. You do not have it in your recommendations. At the last meeting I asked the group previous to yourselves their opinion or thoughts on extending beyond fines, and to incorporate a penalty which says that after so many fines, be it two, three, five, or whatever number we set, there is actual suspension of the airline's licence.

Ms Hockin-Jefferson: I think that may be a possibility; however, many airlines have a strict curfew, and Pearson is supposed to be one of those that has a 12 midnight to 0 hours curfew, but in many cases that curfew is broadened from the 12 midnight to the 2 a.m. range.

Another possibility to lifting the operating certificate or licence of that airline may be having Transport Canada impose very strict close-down periods for the airports and not grant extensions from the 12 midnight to the 2 a.m. extension range.

Mr. Keyes: The group previous to you made an interesting observation that in January 1990 there were 542 and in February 1990 there were 472 violations in the midnight to 7 a.m. restricted night hour period. We are either going to create the rule or the law that says you are either going to fly in or you are not going to fly in. . .

As for penalties for those corporations or individuals who break the rules on noise, we are either going to set the law or set the rule or we are not. As you stated, the average fine per count amounted to \$314. So we raise the fines to \$5,000 and \$10,000. Well, let us raise the average amount to \$500. We can do this statistically these days. So we are either going to have a piece of legislation with teeth in it or we are not. Anyway, we can deal with that in another way, through amendment or whatever.

[Translation]

Malheureusement, en raison de certaines confusions administratives, le projet de loi C-5 ne contient aucune modification permettant la réglementation des heures de vol et de service du personnel navigant. Nous vous demandons de corriger cette lacune en modifiant l'alinéa 5(a) de la Loi sur l'aéronautique de manière à accorder ce pouvoir de réglementation au ministre.

Nous vous remercions d'avoir écouté nos commentaires sur le projet de loi C-5 et nous espérons que vous les prendrez en considération.

Le président: Merci, madame Jefferson.

M. Keyes: Permettez-moi de remercier les témoins pour l'exposé très complet qu'ils ont présenté aujourd'hui au comité. Je pense tout particulièrement à la page 6 qui fait état du nombre d'amendes et de la moyenne des montants exigés. Ces chiffres sont très intéressants quand on compare ces amendes aux pénalités de 5,000\$ et de 10,000\$ que propose le présent projet de loi.

Comme l'ont mentionné certains témoins précédents, on peut craindre que les compagnies aériennes considèrent ces amendes comme des dépenses d'exploitation ordinaires et qu'elles les intègrent à leurs autres frais. Vous ne proposez rien à ce sujet dans vos recommandations. Au cours d'une précédente séance, j'ai demandé à d'autres témoins ce qu'ils pensaient de la possibilité de prolonger ces amendes par une pénalité qui s'appliquerait après deux, trois, cinq ou plusieurs infractions et qui consisterait à suspendre la licence de la compagnie aérienne.

Mme Hockin-Jefferson: Je pense que ce serait une possibilité; cependant, la plupart des compagnies aériennes sont tenues de respecter un couvre-feu assez strict et l'aéroport Pearson est censé être un de ceux qui bénéficient d'un couvre-feu de minuit à six heures; pourtant, dans bien des cas, ce couvre-feu ne débute qu'à 2 heures.

Une autre possibilité consisterait donc, plutôt que de suspendre le certificat ou la licence d'exploitation d'une compagnie aérienne, à faire imposer par Transports Canada des périodes d'inactivité très strictes sans aucune possibilité de réduire le couvre-feu en le ramenant de minuit à 2 heures.

M. Keyes: Les témoins qui vous ont précédé nous ont fait observer qu'il y a eu 542 infractions en janvier 1990 et 472 en février de la même année, au cours de la période nocturne d'activité réduite comprise entre minuit et 7 heures. Eh bien, nous allons adopter un règlement ou une loi précisant à quel moment les aéronefs peuvent ou ne peuvent pas voler. . .

Pour ce qui est des pénalités imposées aux sociétés ou aux particuliers qui enfreignent les mesures anti-bruit, nous allons les préciser dans la loi ou dans le règlement, ou alors ne pas les préciser du tout. Comme vous l'avez dit, le montant moyen des amendes est de 314\$. Il faut donc porter les amendes à 5,000\$ et 10,000\$. Portant la moyenne à 500\$. De nos jours, nous pouvons le faire de manière statistique. Il n'en tient qu'à nous de disposer d'une loi efficace. De toute façon, nous pouvons régler ces détails d'une autre manière, par exemple, par le biais d'un amendement.

[Texte]

The other interesting aspect is that we had ATAC before us and ATAC recommended that proposed section 4 be changed. I don't know if you are familiar with it; their recommendation was at the bottom of proposed subsection 4.(1):

and passengers and crew thereon outside Canada, except when a Canadian aircraft is leased and operated by an air carrier of another state.

On questioning they revealed to us that in the case of a wet licence—when the aircraft has a Canadian crew or a captain and crew on board—the laws of Canada no longer apply on that aircraft. If that aircraft is wet-leased to another country, it is the actual laws of that country that will prevail on board that aircraft.

Can you give me your interpretation of ATAC's feelings towards that?

Ms Hockin-Jefferson: I can give you my interpretation of what allowing that amendment to exclude leased aircraft would do. I would hesitate to offer any opinion on why ATAC would want that to be done.

Mr. Keyes: No, I was not asking for your opinion on ATAC, but on the suggestion that we, in my opinion, dilute proposed section 4 to include this kind of an amendment.

• 1205

Ms Hockin-Jefferson: Diluting proposed section 4 would take away any protection Canadian workers working overseas would have on aircraft, any protection as far as their rights under Part II of the Canada Labour Code for a safe workplace, and also other regulations that we are there to uphold, such as cabin baggage and that type of thing. We would definitely ask you not to dilute that and to ensure that Canadian workers are afforded those protections overseas no matter where we are working.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I want to welcome the witnesses before the committee, although it is probably one of the first times that a union has come before us and said so many nice things about a piece of legislation, albeit wanting some additional changes. Maybe it is a sign that the government is finally listening to the people in the industry.

I want to pursue the question of leasing first. My colleague asked about the wet leasing. In your brief you say that you would not even want a dry lease to be exempt from the Canadian law. If we are talking about sending over a piece of equipment with no crew, whether air crew or ground crew—in other words, somebody has paid to borrow it for x number of months—from your perspective what is the rationale to continue to apply Canadian law in those circumstances?

Ms Hockin-Jefferson: From a trade union standpoint, we would endeavour not to get into dry lease situations. We would, of course, want wet leases.

[Traduction]

Par ailleurs, nous avons entendu le témoignage de l'ATAC qui nous a recommandé de modifier l'article 4 du projet de loi. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler; voici ce que l'association nous a recommandé de rajouter à la fin du paragraphe 4(1) du projet de loi:

et à leurs passagers et membres d'équipage, sauf lorsqu'un aéronef canadien est loué et exploité par un transporteur aérien d'un autre pays.

En réponse à nos questions, les représentants de l'ATAC nous ont appris qu'en cas de location avec équipage, lorsque l'avion est exploité par un équipage canadien, comprenant un commandant de bord et son équipage, les lois du Canada cessent de s'appliquer pour cet avion. Si ce dernier est loué avec équipage à un autre pays, ce sont les lois de ce pays qui s'appliquent alors à bord.

Pouvez-vous nous donner votre interprétation de ce commentaire de l'ATAC à ce sujet.

Mme Hockin-Jefferson: Je peux vous dire quelles seraient, à mon avis, les conséquences qu'il y aurait à faire une exception pour les avions loués. J'hésiterais par contre à vous donner mon opinion sur ce qui a amené l'ATAC à faire une telle proposition.

M. Keyes: Je ne vous demandais pas votre opinion sur l'ATAC, mais sur sa recommandation de diluer l'article 4 du projet de loi en y apportant ce genre de modification.

Mme Hockin-Jefferson: Si vous affaiblissez l'article 4 proposé, vous allez éliminer tout ce qui protège les Canadiens qui travaillent à l'étranger à bord d'aéronefs, toute la protection dont ils jouissent en vertu de la partie II du Code canadien du travail en ce qui a trait à la sécurité dans le milieu de travail, ainsi que d'autres règlements que nous sommes censés faire respecter, par exemple, à propos des bagages en cabine. Nous vous demandons instamment de ne pas diluer cette clause afin d'assurer la protection des travailleurs canadiens à l'étranger, où qu'ils se trouvent.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

M. Angus: Monsieur le président, je désire souhaiter la bienvenue aux témoins. C'est sans doute l'une des premières fois qu'un syndicat vient nous dire autant de choses positives à propos d'un projet de loi, même si vous désirez certains changements additionnels. Le gouvernement écouterait-il enfin les gens de l'industrie.

Dans un premier temps, j'aimerais approfondir quelque peu la question des contrats de location. Mon collègue a posé une question au sujet des contrats avec équipage. Dans votre mémoire vous dites que même les contrats sans équipage devraient être régis par la loi canadienne. S'il s'agit d'un appareil loué sans équipage, c'est-à-dire sans son personnel navigant ou son personnel au sol—en d'autres mots, quand quelqu'un paye pour emprunter cet avion pendant un certain nombre de mois—comment, selon vous, peut-on justifier l'application de la loi canadienne dans ces circonstances?

Mme Hockin-Jefferson: Au point de vue syndical, il faudrait éviter les contrats sans équipage. Nous sommes bien sûr partisans des contrats avec équipage.

[Text]

Mr. Angus: Okay. The whole hours of work, I think you made the argument very forcefully in your brief. Although you have suggested that we come up with some legislation or a change, you did not indicate what would be an appropriate workday. What kind of hours? I think the committee would need to know, even though it would be done by regulations, what kind of day are you looking at?

Mr. Richard Balnis (Research Officer, Canadian Union of Public Employees): I think what we are looking at as a first step is to establish the minister's authority to do that. Right now the Aeronautics Act allows the minister to regulate the hours of work of flight crew. The arguments we have heard from various Transport Canada officials is they lack the statutory authority to regulate hours of work for cabin crew. Once there is a statutory authority, we would meet with officials from Transport Canada and go through a consultation procedure involving employers and ourselves to develop that regulation. Then it would go through the regulatory development procedure.

You now have a situation of pilots having certain limits. Obviously, we would have to follow along on those limits.

Mr. Angus: What are the pilot's limitations?

Ms Hockin-Jefferson: The pilot's limitation is a scheduled 15 hours.

Mr. Angus: So we are not looking at an eight-hour day or something like that in the context of this change.

We actually have some draft wording. Let me read it to you and see if this is your sense of what you want: Paragraph 5(a) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

(a) Limiting the hours of work of crew members of any aircraft operated by aircarriers and of crew members of any aircraft used for carrying passengers, and

Does that seem to be heading in the direction that you would like the committee to go?

Ms Hockin-Jefferson: Exactly, yes.

Mr. Angus: Okay. I want to touch an area that you didn't mention in your brief and it may be because there are other tools available. It seems to me there has been a growing controversy about the use of the seatbelt sign in the air where at one time the perception was the seatbelt sign was for those of us who were sitting in seats as passengers and the flight crew were bouncing around from one end of the plane to the other. What is the current status? Is there anything happening to try to ensure that flight crews—a lot of times who are carrying volatile or dangerous objects while going through turbulence—will be required to adhere to the seatbelt warning from the pilot?

[Translation]

M. Angus: Très bien. Pour ce qui est des heures de travail, je pense que vous avez présenté votre point de vue d'une façon très convainquante dans le mémoire. Vous nous encouragez à revenir avec une mesure législative ou une modification, mais vous n'avez pas défini ce qu'est, selon vous, une journée de travail acceptable. Quels horaires proposeriez-vous? Il faudrait que le comité le sache, même si cela se ferait par voie de règlement, quel type de journée vous semblerait approprié?

M. Richard Balnis (agent de recherche, Syndicat canadien de la Fonction publique): Je crois que la première étape consisterait à établir que le ministre a l'autorité voulu pour statuer en la matière. À l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre peut régir les heures de travail du personnel navigant. Divers hauts fonctionnaires de Transports Canada nous ont dit qu'ils n'étaient pas investis de l'autorité statutaire leur permettant de régler les heures de travail du personnel de cabine. Une fois cette autorité statutaire en place, nous pourrions rencontrer les fonctionnaires de Transports Canada et mettre en train une procédure de consultation avec des employeurs et le milieu syndical pour élaborer ce règlement. Celui-ci serait ensuite soumis à la procédure normale.

À l'heure actuelle, les pilotes font l'objet de certaines limites. Nous devrions bien sûr travailler dans la même veine, en tenant compte de ces limites.

M. Angus: Quelles sont ces limites imposées dans le cas des pilotes?

Mme Hockin-Jefferson: Quinze heures de vol programmées.

M. Angus: Cette modification n'amènerait donc pas nécessairement des journées de huit heures, ou quelque chose du genre.

Nous avons déjà en fait une ébauche de libellé. Permettez-moi de vous le lire et vous pourrez me dire si cela correspond à ce que vous aimeriez: l'alinéa 5(a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(a) Limitant les heures de travail des membres d'équipage de tout aéronef exploité par des compagnies aériennes et des membres d'équipage de tout aéronef servant au transport des passagers, et

Est-ce à peu près ce que vous aimeriez que le comité fasse?

Mme Hockin-Jefferson: Tout à fait!

M. Angus: Très bien. Je veux aborder un aspect dont vous ne traitez pas dans votre mémoire peut-être parce qu'il y a d'autres moyens à votre disposition. Il me semble qu'une controverse de plus en plus animée entoure l'utilisation du voyant ceinture de sécurité en vol; autrefois, nous croyions que ce voyant était allumé à l'intention des passagers alors que l'équipage était libre de batifoler d'un bout à l'autre de l'avion. Qu'en est-il à présent? Fait-on quelque chose pour s'assurer que les membres d'équipage qui transportent souvent des objets dangereux ou instables quand l'avion traverse des zones de turbulences et qui devront s'asseoir et boucler leur ceinture de sécurité quand le pilote allume le voyant?

[Texte]

Ms Hockin-Jefferson: In the past, Transport Canada has granted waivers to all air carriers so that flight attendants would be able to continue service during turbulence. We have just been recently advised that they are looking at removing those waivers and issuing another type of waiver to allow safety-related duties only to be conducted during turbulence in the interim of having the order reissued correctly.

• 1210

Mr. Angus: So I assume that within the current legislation they have the ability to provide waivers and really what you are doing is getting them fine-tuned as opposed to, at least at this point, a request to eliminate the waiver procedure.

Ms Hockin-Jefferson: Ultimately that would be the best way to go, to completely eliminate waivers. In the current status it really makes us wonder why there is legislation made if you grant waivers. It is like the noise stuff. With the turbulence issue it was a long battle, and I think we basically had to prove through collecting data on the number of injuries to flight attendants with broken legs, and all that kind of stuff, before we could get the waiver done. And it actually isn't in its final form. The waiver has not been revoked as of yet, to my knowledge, and once it has been officially revoked, there will then be a 60-day period, a sort of phasing in for the air carriers.

Mr. Angus: On page 8 of your brief you encourage us to provide a greater differential between corporation and individual fines. Do you have any specific suggestions? And perhaps give us your rationale.

Mr. Balnis: I don't think we have specific figures but I think there is a profound difference between an individual who works at the direction of a corporation, and a corporation that makes a decision. One is more culpable than another in our view. At a certain point in time a flight attendant that fails to perform a duty is performing an activity that is of a different level of sin than, say, a company that violates a law quite consciously, and I think there has to be stricter punishment.

In terms of what that differential should be, we don't know, but I think we tried to draw your attention that, whatever the differential is and whatever the maximum limit is, the reality is that the actual fines being levied are far lower.

As Mr. Keyes indicated, you may have a \$10,000 limit, and a \$5,000 limit and a \$500 average instead of the \$200 average. And I think this committee has to make it across to Transport Canada that when fines are levied, there is a clear progression and that those fines are used in the best way possible to eliminate dangerous or deviant behaviour. So we are making a suggestion. Perhaps in the work of the committee you can come up with a proposal that works for you.

[Traduction]

Mme Hockin-Jefferson: Dans le passé, Transports Canada a accordé des dispenses à tous les transporteurs pour permettre aux agents de bord de continuer le service malgré les turbulences. Nous avons récemment appris que le Ministère envisage de révoquer ces dispenses et d'en émettre d'autres qui confineront les agents de bord à des tâches liées à la sécurité pendant que l'avion est dans une zone de turbulence, jusqu'à ce qu'une nouvelle directive soit dûment émise.

M. Angus: Donc je suppose que la loi actuelle permet les dispenses. Et ce que vous faites en réalité c'est de les peaufiner et non de les éliminer, du moins à ce stade-ci.

Mme Hockin-Jefferson: La meilleure chose serait en fait de les éliminer complètement. Quand on voit ce qui se passe, on se demande pourquoi on prend la peine d'adopter des lois, si c'est pour accorder des dispenses ensuite. C'est comme la question du bruit. Pour ce qui est des turbulences, nous avons dû livrer un long combat. Nous avons dû étayer le dossier en amassant des statistiques sur les blessures subies par les agents de bord—comme des jambes cassées—avant d'obtenir le retrait de la dispense. Quoique, les choses ne sont pas finies. La dispense n'a pas encore été retirée, du moins à ce que je sache. Après son retrait officiel les compagnies aériennes disposeront d'un délai de 60 jours pour procéder par étape.

M. Angus: À la page 8 de votre mémoire, vous recommandez que l'on fasse une plus grande différence entre les amendes imposées aux sociétés et celles imposées aux particuliers. Pouvez-vous proposer des chiffres précis? Vous pourriez peut-être aussi nous expliquer votre raisonnement.

M. Balnis: Je ne crois pas que nous ayons des chiffres précis à proposer. Mais nous insistons sur le fait qu'il y a une grande différence entre une personne qui agit pour le compte d'une entreprise et une entreprise qui prend une décision. D'après nous, il y en a un qui est plus coupable que l'autre. Par exemple, un agent de bord qui néglige de remplir une fonction donnée, pêche moins qu'une entreprise qui contrevient sciemment et consciemment à une loi. L'entreprise mérite une sanction plus sévère.

Pour ce qui est de la différence entre les deux types d'amendes, nous ne pouvons proposer de chiffres précis. Mais en tout cas, il est un fait certain sur lequel nous avons essayé d'attirer votre attention: peu importe la différence entre les deux types d'amendes et la limite supérieure de ces amendes, les montants exigés sont beaucoup trop faibles.

Comme le disait M. Keyes, on pourrait hausser ces plafonds à 10,000\$ et à 5,000\$, et faire passer la moyenne de 200\$ à 500\$. Ce Comité doit faire comprendre à Transports Canada que les amendes imposées doivent permettre d'éliminer les comportements dangereux ou anormaux. D'où notre proposition. Mais il est possible que le Comité formulera des propositions qu'il considère plus acceptables.

[Text]

Mr. Angus: Should we actually be looking at differential fines even in terms of the individual fines? I assume that the pilot can, in terms of the decision-making power available to him or her, put more lives at risk than a decision by a flight attendant. Should there be, therefore, some kind of differential based on the role of the individual in the operation?

Mr. Balnis: An interesting thought but we really haven't gone into that much detail. It's a question of the responsibility of who is in charge of the aircraft, and who is just working in the back, but it is an interesting thought.

Mr. Angus: Which also leads to the question of the ability of flight attendant to tell the pilot that the wings are iced up and he shouldn't fly, but I think we will leave that alone today.

I have a final question, if I may, Mr. Chairman, and again it is not touching on the bill per se. Have you had a chance to assess the impact on the health of the flight crews since in-flight smoking has been banned on Canadian aircraft, any feedback that you are getting from your membership, any indication of less illnesses, less lost time?

Ms Hockin-Jefferson: We haven't done an actual health survey per se after the ban on smoking, but we have had very positive feedback from our members, the differences of night and day in flying, and that type of positive feedback. There are still carriers that are allowing smoking on board legally. And also because of the way the legislation is written in many of the long overseas flights, carriers can actually combine all of their seats that they are allowed, and put them on one flight or the other and that type of thing.

So it is not a reduction per aircraft per year type of thing. It is actually quite an interesting piece of legislation in the way it applies in our work environment.

• 1215

Le vice-président (M. Pronovost): Merci, monsieur Angus.

I want to advise members that we are going to begin the study of clause by clause on October 22. The clerk would like to get your amendments as soon as possible, if there are any. Members wishing assistance in drafting those amendments, please contact Louis-Philippe Côté at the Office of the Law Clerk. He will be available to every one of you.

Mr. Angus: Did you say October 26?

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): The 22nd.

Madame Jefferson, bienvenue au Comité. L'article 18 m'intéresse particulièrement.

Quand les gens de la COPA sont venus devant nous, ils ont dit que l'amende de 5,000\$ pour les propriétaires individuels d'avion était trop élevée, alors que l'amende de 10,000\$ pour les grosses sociétés n'était pas assez élevée.

Dans votre mémoire, vous nous dites que vous êtes relativement satisfaits. Oublions l'expérience du passé avec les jugements des tribunaux. Vous vous dites satisfaits au moins de la hausse des amendes. Que pensez-vous de la position de la COPA qui dit que c'est trop élevé pour les propriétaires de petits avions et pas assez élevé pour les grosses compagnies?

[Translation]

M. Angus: Devrions-nous penser à établir différents niveaux d'amendes aussi pour les particuliers? Le pilote a un plus grand pouvoir de décisions qu'un agent de bord; il peut risquer plus de vies. Devrait-il donc y avoir une différence entre les amendes qu'on peut imposer au pilote et celles qu'on peut imposer à un agent de bord?

M. Balnis: C'est une idée intéressante, mais nous ne sommes pas entrés dans autant de détails. Mais c'est une notion intéressante, cette question de responsabilité: une personne qui est responsable de l'avion et une autre qui travaille simplement dans la cabine.

M. Angus: Cela nous amène à une autre question: l'agent de bord devrait pouvoir dire au pilote qu'il ne devrait pas voler parce qu'il y a de la glace sur les ailes. Mais je crois qu'on n'abordera pas ce sujet aujourd'hui.

Une dernière question, monsieur le président, qui, encore une fois, ne porte pas sur le projet de loi comme tel. Avez-vous eu l'occasion d'évaluer l'impact sur la santé des équipages depuis l'élimination du tabac à bord des avions canadiens? Qu'en disent vos membres? Y a-t-il moins de maladies, moins de temps perdu?

Mme Hockin-Jefferson: Nous n'avons pas conduit de véritable sondage sur la santé de nos membres depuis que la cigarette est interdite, mais nous avons reçu des commentaires très positifs à bord. Il paraît que c'est le jour et la nuit par rapport à ce que c'était. Mais il y a encore des compagnies aériennes qui permettent l'usage de la cigarette à bord. Et étant donné le libellé de la loi, les compagnies peuvent—du moins pour les vols intercontinentaux—regrouper tous les sièges fumeurs qui leur sont permis dans un même vol.

Il ne s'agit donc pas de réductions par type d'avion et par année. En fait, il est assez intéressant de voir comment cette disposition est appliquée dans notre milieu.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Thank you, Mr. Angus.

J'aimerais aviser les membres du comité que nous commencerons l'étude article par article le 22 octobre. Si vous avez des modifications à proposer, le greffier aimerait les avoir aussitôt que possible. Tout député qui aimerait avoir de l'aide pour la rédaction des modifications peut contacter Louis-Philippe Côté, au bureau du légiste. Il sera disponible pour tous les membres du comité.

M. Angus: Avez-vous dit le 26 octobre?

Le vice-président (M. Pronovost): Non, le 22.

Welcome Ms Jefferson. I am particularly interested in Section 18.

When the representatives of COPA appeared before the Committee, they said that a \$5,000 fine for individual aircraft owners was too high, while the \$10,000 fine for large carriers was not enough.

In your brief, you say that you are fairly satisfied with those figures. Let us forget what has happened with Court decisions in the past. You say that you are satisfied, at least with the increase in fines. How do you feel about COPA's position, that the fine is too high for owners of small planes and not high enough for large carriers?

[Texte]

Ms Hockin-Jefferson: As we stated, the fine must be of such a value that it will prove a real deterrent. Considering that \$5,000 and \$10,000 probably will not ever, in reality, be levied, we have no difficulties with them applying as they are, as long as there is a minimum established.

Le vice-président (M. Pronovost): Dans le passé, l'amende était de 1,000\$. Les jugements des tribunaux et les décisions administratives ont varié entre 215\$ et 314\$, ce qui représente de 25 à 30 p. 100 du montant maximum qui était permis par la loi. Étant donné qu'on augmente substantiellement les amendes, ne pensez-vous pas que les tribunaux vont être obligés de s'ajuster en conséquence et que l'efficacité du nouvel article 18 va augmenter par le fait même?

Ms Hockin-Jefferson: If I understood your question, raising the amount of the fine levied from \$215 to \$314—if I remember correctly, it is your interpretation that that is substantive. I am not too sure that in the reality of air carriers that is so. But I think perhaps something is missing here.

These figures apply only to those air carriers or those persons who flew the aircraft after curfew without permission, and that is where the real focus should be placed, because there are a lot of permissions being given. I have been flying for six years and I have flown many times after 12 midnight and came in prior to 0700, and landed even outside the grey curfew area of 12 midnight to 0200 hours.

Le vice-président (M. Pronovost): Ma dernière question porte sur le service à bord sur les vols intérieurs de courte durée. On constate qu'il y a eu augmentation significative du service que les agents de bord doivent donner sur les vols de courte distance. Par conséquent, les agents de bord ont moins de temps pour s'occuper de toutes les questions de sécurité au décollage et particulièrement à l'atterrissage. Est-ce que vos membres vous ont fait cette remarque de façon régulière?

• 1220

Prenons un exemple. En 1982, en Malaisie, il y avait eu un accident à l'atterrissage d'un avion. Les journaux doivent toujours être remis dans l'espace prévu à cette fin juste avant l'atterrissage. Dans cet avion-là, les agents de bord n'avaient pas demandé aux gens de remettre les journaux dans le contenant prévu à cette fin, et ils avaient laissé leurs journaux traîner sur les sièges disponibles. Lors de l'atterrissage, les journaux ont volé partout dans l'avion, ce qui a nui considérablement au travail des agents de bord dans la situation d'urgence.

J'ai remarqué que, de plus en plus, les agents de bord ne demandent plus aux clients dans les avions canadiens de remettre les journaux à l'endroit prévu. Est-ce que vous attribuez cela à l'augmentation du service que vous devez donner sur les vols, en particulier les vols de faible distance?

Ms Hockin-Jefferson: Absolutely; it is the opinion of cross-country flight attendant health and safety representatives who are doing the short runs—not only the triangle runs of Toronto-Montreal-Ottawa but also the other short hops—that customer service is constantly being placed well before the safety of the aircraft. There are still flights landing, with wheels touch-down, where flight attendants are still standing, still trying to get trays picked up or any of the amenities passed out.

[Traduction]

Mme Hockin-Jefferson: Comme nous avons dit, l'amende doit être assez forte pour être véritablement dissuasive. Comme on imposera probablement jamais des amendes au plafond de 5,000\$ ou de 10,000\$, nous sommes prêts à accepter les chiffres proposés, à condition qu'il y ait un minimum.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): The fine used to be \$1,000. On the basis of Court and administrative decisions, the fines actually imposed fall between \$215 and \$314. This is only 25 to 30% of the maximum fine provided for in the legislation. Since fines are going up considerably, don't you think that Courts will have to adjust their decisions accordingly, thereby improving the efficiency of the new Section 18?

Mme Hockin-Jefferson: Si j'ai bien compris votre question, le fait d'augmenter l'amende de 215\$ à 314\$—si je ne m'abuse... et vous estimez que c'est substantiel? Je ne suis pas sûre que tel soit le cas pour les compagnies aériennes. Mais il y a peut-être quelque chose qui manque.

Ces chiffres ne s'appliquent qu'aux compagnies aériennes ou aux particuliers qui exploitent un avion après les heures limites sans autorisation. Voilà le point sur lequel il faudrait vraiment se pencher, parce qu'on donne beaucoup trop d'autorisations. Moi je vole depuis six ans, et je me suis souvent retrouvée dans un avion décollant après minuit ou atterrissant avant sept heures du matin. J'ai même atterri à des heures qui se trouvaient hors de la zone grise de minuit à deux heures du matin.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): My last question is about on-board service on short, hop domestic flights. It appears there has been a significant increase in the type of service flight attendants are expected to provide on short hops. As a result, flight attendants have less time for safety procedures during take-off, and particularly before landing. Do your members bring this up regularly? Especially for the landing phase.

Let's take an example. Back in 1982, in Malaysia, a plane crashed on landing. In all planes, newspapers are supposed to be put back where they belong just before landing. In the plane that crashed, flight attendants had not asked passengers to put their newspapers back where they belonged, so they'd left them lying around on empty seats. During landing, the newspapers started flying around everywhere, making it extremely difficult for flight attendants to cope with the emergency.

I noticed more and more that flight attendants aboard Canadian planes no longer ask passengers to put their newspapers back where they belong. Is this because of the increased service you are expected to provide on flights, particularly on short hops?

Mme Hockin-Jefferson: Absolument. Et c'est ce que disent les représentants de la santé et de la sécurité pour les agents de bord à propos des vols de courte durée—non seulement dans le triangle Toronto-Montréal-Ottawa, mais pour tout les vols courts-courriers—le service aux clients l'emporte constamment sur la sécurité. Parfois, au moment où l'avion atterrit, au moment où les roues touchent le sol, il y a encore des agents de bord qui sont debout en train de ramasser des plateaux ou de s'occuper des passagers.

[Text]

We have been unable to get Transport Canada to look stringently at this. They are aware of it but I don't think it has been given needed attention for enforcement. It is definitely a real safety problem.

Mr. Angus: Just quickly, is the crew size on the planes covered by regulations?

Ms Hockin-Jefferson: Yes.

Mr. Angus: Are the regulations sufficient to provide for an alert crew at the end of a flight?

Ms Hockin-Jefferson: Alertness—that is a difficult question to answer. The regulation cites one flight attendant per 40 passengers.

As for whether or not there is enough crew to perform the services and the safety duties on board each flight, it is our opinion that, no, there is not, especially with the upgraded services now being offered.

Mr. Angus: But it is strictly a 1:40 ratio with no other elements such as the length of the flight or the nature of the equipment. At some point should that be looked at to try to find a better way? Obviously, an hour-and-a-half flight from Thunder Bay to Toronto with a crew of three has to be treated differently from a seven-hour flight from Vancouver to Halifax.

Ms Hockin-Jefferson: I think this definitely can be looked at. There are some regulations out there. Other regulations regarding cabin safety definitely need to be overhauled and even made. All sorts of things that are not regulated should be. Stringent enforcement of those regulations and the statutory ability of flight attendants to enforce those regulations definitely needs to be looked at.

Mr. Angus: I have one final question, Mr. Chairman. It just occurred to me, while you were raising the questions about the fines, that perhaps instead of looking at no more than \$5,000 or \$10,000, we should peg the fines to 50% of the value of the tickets for that flight. There could be a real economic penalty for abuse of the law.

Ms Hockin-Jefferson: This definitely would be a deterrent.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Can we find any country with that kind of rule?

Mr. Keyes: We could be the initiators of such a program, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): The same goes for smoking.

Monsieur Balnis et madame Jefferson, merci beaucoup de votre comparution devant notre Comité.

Le Comité reprendra ses travaux cet après-midi à 15h30, à la salle 269 de l'Édifice de l'Ouest. Merci.

La séance est levée.

[Translation]

Nous n'avons pas réussi à obliger Transports Canada de se pencher sur la question. Le Ministère est conscient du problème, mais je ne crois pas qu'on ait déployé les efforts nécessaires pour que les procédures de sécurité soient respectées. Il y a un vrai problème de sécurité.

M. Angus: Une question rapide: est-ce que les règlements régissent la taille de l'équipage?

Mme Hockin-Jefferson: Oui.

M. Angus: Les règlements sont-ils assez exigeants pour que l'équipage soit encore alerte à la fin d'un vol?

Mme Hockin-Jefferson: Alerte—bon, voilà une question difficile. D'après le règlement, il faut un agent de bord pour 40 passagers.

D'après nous, ce ne suffit pas; il n'y a pas assez d'agents de bord pour remplir les fonctions de sécurité et assurer le service à bord pendant le vol, surtout depuis que le niveau de service a été augmenté.

M. Angus: Et le seul critère c'est le ratio de 1/40—on ne tient compte d'aucun autre élément, par exemple de la durée du vol ou du type d'avion? Ne devrions-nous pas essayer de trouver un meilleur moyen de faire les choses? Il est évident qu'il y a une différence entre un vol d'une heure et demi de Thunder Bay à Toronto, avec un équipage de trois personnes, et un vol de sept heures entre Vancouver et Halifax.

Mme Hockin-Jefferson: Oui, il faut absolument se pencher sur cette question. Il y a déjà certaines dispositions réglementaires, mais il faut absolument répondre d'autres règlements relatifs à la sécurité en cabine ou même en rédiger. Il y a toutes sortes de choses qui devraient être réglementées, mais qui ne le sont pas. Il faut trouver des façons de faire respecter ces règlements à la lettre et il faut que les agents de bord disposent des pouvoirs voulus pour les faire respecter.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président. Quand vous parlez des amendes, j'ai eu l'idée qu'au lieu de fixer des plafonds de 5,000\$ ou 10,000\$ on pourrait simplement les fixer à 50 p. 100 de la valeur des billets du vol en question. Les contraventions entraîneraient donc une lourde pénalité financière.

Mme Hockin-Jefferson: Voilà qui serait dissuasif.

Le vice-président (M. Pronovost): Y a-t-il un autre pays qui a cette sorte de règlement?

M. Keyes: Nous pourrions être les premiers, monsieur le président.

Le vice-président (M. Pronovost): Comme pour les vols non-fumeurs.

Mr. Balnis et Mrs. Jefferson, thank you very much for having come here today.

The Committee will resume this afternoon, at 3:30 p.m., in room 269 of the West Block. Thank you.

The meeting is adjourned.

[Texte]

AFTERNOON SITTING

• 1545

The Chairman: I call the meeting to order. This is the continuation of hearings on Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act.

This afternoon we have with us Captain R. J. McInnis, President of the Canadian Air Line Pilots Association, and John T. Keenan, legal counsel. I invite our witnesses to take their place at the table and make their presentation. The balance of the time will be used for questioning by members of the committee. Welcome, gentlemen.

Captain R. J. McInnis (President, Canadian Air Line Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman, hon. members, ladies and gentlemen. My name is Captain Rod McInnis, and I am the President of the Canadian Air Line Pilots Association. With me is Mr. John Keenan, who is the general counsel of CALPA.

I do not believe there is any need to introduce you to the Canadian Air Line Pilots Association, the professional association and trade union representing the vast majority of commercial scheduled airline pilots in Canada. Moreover, we have appeared on numerous occasions before your committee. On some of those occasions, we presented what may have been considered by some members to be controversial views, some of which, I must say, failed to sway the committee and the legislators.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Some of them.

Capt McInnis: Some of them.

I can think of section 5.5 of the Aeronautics Act on medical privilege, as well as our opposition to a multi-modal transportation safety board.

I am pleased to say that today we will be brief and relatively non-controversial. Many of the amendments in Bill C-5 are either non-contentious for us or find our agreement. However, there are two or three areas we do wish to highlight.

We have representations to make with respect to clause 12, dealing with interim emergency orders; clause 15, relating to punishment of an offence; clause 16, relating to a continuing offence; clause 18, relating to the maximum fine; and clause 24, regarding the timeframe for representations and implementation.

On clause 12, on interim orders, we support the concept that the minister should have the power to make an interim order to give immediate effect to the matters necessary for aviation safety or the safety of the public. Our concern is with proposed subsections 6.41(5) and 6.41(6).

It would appear to us only reasonable that a person may not be found to have contravened an interim order that was not brought to his notice. We believe that the drafting of proposed subsection 6.41(6) contradicts that principle in proposed subsection 6.41(5) above, in that mere issuance by the minister is considered proof that reasonable steps have been taken to bring the purport of that order to the notice of those persons likely to be affected by it.

[Traduction]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre. Nous poursuivons nos audiences sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nous accueillons cet après-midi le commandant R. J. McInnis, Président de l'Association canadienne des pilotes de ligne, et M^e John T. Keenan, conseiller juridique. J'invite les témoins à venir nous présenter leur exposé. Le reste du temps sera consacré aux questions des membres du comité. Bienvenue, messieurs.

Commandant R. J. McInnis (Président, Association canadienne des pilotes de ligne): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs. Je suis le commandant Rob McInnis, président de l'Association canadienne des pilotes de ligne, et je suis accompagné de M^e John Keenan, notre conseiller juridique.

Je pense qu'il est superflu de vous présenter l'Association canadienne des pilotes de ligne, association professionnelle et syndicat représentant la grande majorité des pilotes de ligne commerciaux au Canada. En outre, nous avons déjà comparu à maintes reprises devant votre comité. Il nous est arrivé, lors de ces rencontres, de vous exposer les points de vue que certains députés ont jugé contestables et qui parfois n'ont pas réussi à convaincre les membres du comité et les législateurs.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Certains d'entre eux.

Cdr McInnis: Oui, certains d'entre eux! C'est arrivé.

Je songe au paragraphe 5.5 de la Loi sur l'aéronautique qui concerne les privilèges médicaux ainsi qu'à notre opposition à une commission sur la sécurité du transport multimodal.

Je suis heureux de vous dire que notre intervention aujourd'hui sera brève et relativement peu sujette à controverse. Nous approuvons ou tout au moins nous acceptons une bonne partie des modifications proposées dans le projet de loi. Il reste cependant deux ou trois points sur lesquels nous voulons insister.

Nous voulons intervenir au sujet de l'article 12, concernant les arrêtés d'urgence; de l'article 15 concernant la sanction des infractions; de l'article 16, concernant les infractions continues; de l'article 18 qui parle du montant maximal de la contrevention, et de l'article 24, concernant le délai prévu pour les représentations et l'entrée en vigueur du texte d'application.

En ce qui concerne l'article 12, les arrêtés d'urgence, nous approuvons l'idée que le ministre ait le pouvoir de prendre un arrêté d'urgence pour donner suite à une recommandation, dans l'intérêt de la sécurité aérienne ou de celle des personnes. Ce qui nous préoccupe, ce sont les alinéas 6.41(5) et 6.41(6).

Il nous paraît logique qu'une personne ne puisse pas être reconnue coupable d'avoir contrevenu à un arrêté d'urgence dont elle n'aurait pas été informée. Nous croyons que le texte de l'alinéa 6.41(6) est en contradiction avec ce principe exposé à l'alinéa 6.41(5) qui le précède, dans la mesure où l'on considère que le simple fait que le ministre ait signé le certificat fait foi de la prise de mesure pour informer les intéressés de la teneur de l'arrêté.

[Text]

We believe it must be incumbent upon the issuer of that order to provide evidence not only that it has been issued but also that prescribed steps, such as a notice to airmen or an amendment to the AIP, have been taken to bring its purport to the notice of those likely to be affected by it. We believe the easiest way to cover this situation is to delete proposed subsection 6.41(6).

With clause 15, on enforcement, we agree that imprisonment is not appropriate punishment for an offence or default of payment of a fine, but we believe that other means of enforcement in certain cases should be considered by the government.

For example, denying the privileges of a licence or document may be very effective against a pilot or operator who wants to continue in aviation, but may be of little moment to an individual or an operator who has no intention of further involvement in aviation. Perhaps some procedure for seizure of assets in order to cover the fines should be contemplated.

• 1550

Probably the clause that gives us our greatest concern is clause 16, *Continuing offence*. We have serious concerns with respect to proposed section 7.31. Our concern is that a document holder, a pilot, could be put in multiple jeopardy for what may be only one action that was without wilful intent but carried over a number of flight segments.

Under current airline schedules, pilots fly as many as 10 segments in a day. If they forget, for example, to carry their licence or if they inadvertently fly with a recently lapsed medical, they could be found guilty of 10 separate offences. We do not believe this is reasonable in any circumstances.

On clause 18, which deals with fines, we believe the amount of \$5,000 is inordinately high for an individual. We believe the maximum for an individual should be set at a more reasonable lower figure. We further believe the legislation should specifically state that when a corporation is assessed and an amount payable in respect of a contravention, an individual employed by that corporation and acting as its agent in respect of a contravention should be exempt from further amounts payable by him in regard to the same contravention.

Clause 24 deals with delay for publication. It is CALPA's opinion and belief that a 30-day timeframe is inadequate to allow interested parties to make representations to the minister with respect to a regulation or order published in the *Canada Gazette*.

Appropriate representations call for consultation within an association, such as ours. Since our members are professional practising airline pilots, many of them are not available on a regular five-day-a-week basis to prepare a reasoned response in 30 days. We strongly urge that the current 60-day period be retained.

[Translation]

Nous estimons qu'il devrait incomber à la personne qui émet cet arrêté de prouver non seulement qu'il a été émis, mais aussi que les mesures prescrites, par exemple l'émission d'un avis aux aviateurs ou des modifications à l'AIP, ont été prises pour en informer les intéressés. Nous estimons que la meilleure solution serait de supprimer l'alinéa 6.41(6) proposé.

En ce qui concerne l'article 15, sur l'exécution, nous convenons que l'emprisonnement n'est pas une sanction appropriée pour une infraction ou un défaut de paiement de l'amende imposée, mais nous estimons que le gouvernement devrait envisager d'autres formules d'exécution dans certains cas.

Par exemple, la suppression des privilèges d'une licence ou d'un document peut être très efficace dans le cas d'un pilote ou d'un exploitant aérien qui veut continuer son activité mais n'aura guère d'effet sur un individu ou un exploitant qui n'a pas l'intention de poursuivre dans cette voie. Peut-être faudra-t-il envisager une procédure de saisie des biens pour couvrir le paiement de l'amende.

L'article qui nous pose peut-être le plus de problèmes est l'article 16 qui concerne l'infraction continue. Nous avons de sérieuses réserves à propos du paragraphe 7.31 tel qu'il est proposé. Nous craignons qu'un détenteur de document, un pilote, ne puisse faire l'objet de multiples poursuites pour une unique action commise sans intention délibérée, mais qui se poursuivrait sur plusieurs étapes d'un vol.

Actuellement, les pilotes peuvent effectuer dix étapes en une seule journée. S'ils oublient, par exemple, d'emporter leur licence ou s'il leur arrive par inadvertance de voler avec une autorisation médicale récemment expirée, ils peuvent être accusés de dix infractions distinctes. Nous estimons que ce n'est absolument pas justifié.

En ce qui concerne l'article 18, qui traite des amendes, nous trouvons que le montant de 5,000 dollars est excessivement élevé pour un particulier. Il faudrait ramener ce maximum à un chiffre plus raisonnable. Nous estimons en outre que la loi devrait préciser que, dans le cas où une contravention est imposée à une personne morale, un employé de cette personne morale agissant comme son agent dans les circonstances visées par la contravention devrait être exonéré de tout paiement concernant cette même contravention.

L'article 24 traite du délai de publication. Notre association estime qu'un délai de 30 jours est insuffisant pour permettre aux parties intéressées de présenter au ministre leurs observations sur un avis à publier dans la gazette du Canada.

Pour pouvoir faire ce travail correctement, il faut pouvoir consulter les membres d'une association comme la nôtre. Comme ce sont des pilotes professionnels, dans bien des cas, on ne peut pas compter sur eux cinq jours par semaine pour préparer une réponse réfléchie en 30 jours. Nous recommandons instamment de maintenir la période actuelle de 60 jours.

[Texte]

Moreover, should it be the intention of having an order take effect earlier, that should be limited to matters involving aviation safety. Special efforts should be made to reach the aviation community for comments as soon as possible, emphasizing that the order may take effect earlier than the 60-day delay.

Thank you, Mr. Chairman and hon. members, for your attention during our presentation. We will be pleased to answer any and all questions that you may have.

The Chairman: Thank you, Captain.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. McInnis, thank you for your report. It's very concise and to the point when it comes to specifics on proposed sections in the bill.

A couple of questions, at least, come to mind. What struck me right away was item 18, page 3 of your brief, where you think the \$5,000 fine for an individual seems high. Do you have a suggestion on what that fine should be?

Capt McInnis: We thought what I believe is the current level of \$1,000 would be more reasonable.

Mr. Keyes: We heard this morning that even though the fine is \$1,000, the average that is paid out on such a fine was around \$200. I don't understand the reasoning for lowering a \$1,000 fine, which would seem to me to be a deterrent. What's the point of having a fine at all if the average is \$200 or less in the end?

Mr. John T. Keenan (Legal Counsel, Canadian Air Line Pilots Association): We do realize that the average has been in the \$100-\$200 range, assessed either under the administrative provisions of Transport Canada or by the Civil Aviation Tribunal. However, with the \$5,000 there, it always remains a possibility that you would get a \$5,000 fine, and we think that is too high as a maximum. The same argument can be made that if the average fines have been \$200, you do not really need to move the maximum from \$1,000 to \$5,000, because there haven't been any number of cases trying to hit that roof of \$1,000.

Mr. Keyes: If fines are not a deterrent, what could be?

• 1555

Mr. Keenan: I believe they are a deterrent. I believe the greatest deterrent to the members whom CALPA represents is the stain on the reputation of the individual who has been found guilty of an offence. Within the community of professional scheduled airline pilots, that is extremely important.

Mr. Keyes: I am just trying to put together quickly your remarks on the corporate side. The suggestion is \$10,000 for corporations. What is your opinion on that?

Mr. Keenan: We have no opinion. We are not suggesting that it be changed or reduced or increased. We are not expressing an opinion. I think we will let ATAC handle that one.

Mr. Keyes: All right. This is a nice dovetail to some representation we had from ATAC here at the committee. Specifically, their suggestion is to amend, I think, clause 4 of the bill to read:

[Traduction]

De plus, si l'intention est d'accélérer l'entrée en vigueur d'un texte, il faudrait que cela soit circonscrit aux questions de sécurité aérienne. Il faudrait tout faire pour communiquer le plus rapidement possible avec les milieux de l'aviation en soulignant bien qu'il s'agirait d'un texte susceptible d'être mis en application avant l'expiration du délai de 60 jours.

Je vous remercie, monsieur le président et les membres de votre comité, de votre attention. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, commandant.

M. Keyes (Hamilton Ouest): Monsieur McInnis, merci de ce rapport. Il est très concis et précis.

J'ai au moins une ou deux questions à vous poser. Ce qui m'a frappé d'emblée, c'est le point 18, à la page 3 de votre mémoire, où vous trouvez excessive l'amende de 5,000 dollars pour un particulier. À votre avis, quel devrait en être le montant?

Cdr McInnis: Nous pensons que le montant actuel de 1,000 dollars serait plus raisonnable.

M. Keyes: Nous avons entendu dire ce matin que même avec ce plafond de 1,000 dollars, les amendes tournent en moyenne autour de 200 dollars. Je ne vois pas pourquoi on diminuerait une amende de 1,000 dollars, qui m'a l'air d'avoir un effet dissuasif. À quoi bon avoir une telle amende si, en fin de compte, on ne fait payer en moyenne que 200 dollars ou moins?

Me John T. Keenan (conseiller juridique, Association canadienne des pilotes de ligne): Nous savons bien qu'en moyenne les amendes imposées en vertu des dispositions administratives de Transports Canada ou par le tribunal de l'Aviation civile sont de l'ordre de 100 à 200 dollars. Toutefois, avec le montant de 5,000 dollars prévu dans le projet de loi, il y aurait toujours le risque de se voir imposer une amende de 5,000 dollars, et nous pensons que c'est excessif. On pourrait d'ailleurs dire que si la moyenne des amendes a tourné autour des 200 dollars, il n'est vraiment nécessaire de faire passer le plafond de 1,000 à 5,000 dollars, car il est plutôt rare qu'on veuille imposer l'amende maximale de 1,000 dollars.

M. Keyes: Mais si les amendes n'ont aucun effet dissuasif, que faire?

Me Keenan: Je pense qu'elles ont un effet dissuasif. Je crois que la plus grosse dissuasion pour les membres représentés par la CALPA, c'est l'atteinte à leur réputation quand ils sont déclarés coupables d'une infraction. La réputation individuelle des pilotes professionnels compte énormément.

M. Keyes: Je voudrais récapituler très vite vos remarques à propos des compagnies. Dans le texte, on propose une amende de 10,000\$ pour les personnes morales. Qu'en pensez-vous?

Me Keenan: Nous n'avons pas d'avis sur la question. Nous ne disons pas que le montant devrait être supérieur ou inférieur. Nous n'exprimons aucune opinion. Nous pensons que c'est à l'ATAC de s'occuper de cela.

M. Keyes: Très bien. Tout cela s'imbrique parfaitement avec ce que nous ont dit les représentants de l'ATAC. Plus précisément, ils nous ont proposé, je crois, de modifier l'article 4 du projet de loi en y ajoutant le passage suivant:

[Text]

and passengers and crew members thereon outside Canada except when a Canadian aircraft is leased to and operated by an air carrier of another state.

One of CALPA's major objectives is to promote and to safeguard the rights of individual members of your association. Can you give me your opinion of ATAC's view that when, say, a wet lease... I am speaking specifically about a wet lease, because it would involve pilots on planes in other countries where they would not be subject to Canadian law. Can I have your opinion on that?

Mr. Keenan: As a matter of fact, sir, that was a representation that we made when that provision first came into the Aeronautics Act. We were afraid that pilots and other persons, document holders on board aircraft, would be subject to conflicting legal regimes if they were outside Canada.

It occurred to us to make it again, although the change in this particular paragraph was not directed to the concept of extra-territoriality of the Canadian law. It only made a change to add passengers and crew members thereon, which did not really change the impact in our view. That is why we did not make the comment, but we strongly believe a pilot or any other document holder who is outside of Canada and may be subject to the law of Sweden or the Sudan, or wherever he is flying on a wet lease, should not at the same time be subject to a possibly conflicting Canadian law. There might be different regimes applicable with respect to flight minima, with respect to take-off minima, which are totally different from those in Canada. Obviously, it cannot and should not be the intent of Canadian legislation to find a pilot who takes off from Amsterdam in accordance with Dutch laws guilty of a contravention of Canadian air regulations, because obviously he could not... It would be no defence for him to say, if he was violated in Amsterdam, that he was abiding by Canadian law at the time. So we agree in concept with that comment by ATAC.

Mr. Keyes: Let me take it a step back. Would CALPA support the idea that Canadian law should be the law on board an aircraft that may be a wet lease to another country? Should it be made clear when the other country leases the aircraft that Canadian law is the dominant law on board?

Mr. Keenan: Absolutely. But I think it would be dreaming in technicolour to think that countries would allow Canadian law to apply within their air space—certainly over the high seas and so on, there is no problem—insofar as the whole plethora of the regulations of air transport. There might be some instances—for example, the authority of the pilot in command over the crew and over the passengers—where it might be possible to have Canadian law apply. But obviously, Canadian air traffic control regulations could not apply outside of Canada to Canadian document holders.

The answer to your question is that to the largest possible extent we would like to have our document holders abide and be governed by Canadian law, but we believe that internationally it may be impossible to completely shield

[Translation]

et à leurs passagers et membres d'équipage à l'extérieur du Canada, sauf dans le cas où un avion de transport est loué et exploité par un transporteur aérien d'un autre pays.

L'un des grands objectifs de la CALPA est de promouvoir et de préserver les droits des membres de l'association. Pouvez-vous me donner l'avis de l'ATAC par exemple, sur les cas, de location avec équipage... Je parle bien de location avec équipage, car il y aurait, dans ce cas, des pilotes dans d'autres pays qui ne tomberaient pas sous le coup de la loi canadienne. Qu'en pensez-vous?

Me Keenan: En fait, nous avons déjà soulevé ce problème quand cette disposition a été intégrée à la Loi sur l'aéronautique. Nous craignons que des pilotes ou d'autres personnes, titulaires de licences à bord d'un avion, ne tombent sous le coup de régimes juridiques contradictoires s'ils se trouvaient à l'étranger.

Nous avons pensé soulever de nouveau la question, bien que la modification prévue à ce paragraphe ne vise pas la notion d'extraterritorialité du droit canadien. Elle ne fait qu'ajouter la mention des passagers et de l'équipage, ce qui, à notre avis, ne change rien à la portée de cette disposition. C'est pour cela que nous n'avons pas relevé ce point, mais nous sommes fermement convaincus qu'un pilote ou tout autre détenteur de documents à l'extérieur du Canada, et tombant sous le coup de la loi de la Suède ou du Soudan ou de n'importe quel autre pays où il se trouve en situation de location avec équipage, ne devrait pas en même temps risquer de tomber sous le coup de dispositions du droit canadien en contradiction avec ce droit étranger. Il peut y avoir, à l'étranger, des exigences différentes concernant les minimum opérationnels de décollage. De toute évidence, le but de la loi canadienne ne peut pas être de déclarer un pilote qui décolle d'Amsterdam, conformément au droit hollandais, coupable d'avoir enfreint la réglementation aérienne du Canada, car, manifestement... On n'accepterait pas qu'il se défende d'avoir enfreint la réglementation à Amsterdam parce qu'il se serait conformé en tous points au Règlement de l'air canadien. Nous sommes donc d'accord sur le principe de ce commentaire de l'ATAC.

M. Keyes: Revenons un peu en arrière. La CALPA est-elle d'accord pour dire que le droit canadien devrait s'appliquer à bord d'un avion qui serait loué avec équipage à notre pays? Faudrait-il dire clairement à cet autre pays qui louerait l'avion que c'est le droit canadien qui prime à bord?

Me Keenan: Absolument. Mais je pense que ce serait rêver en couleur que de s'imaginer que les pays accepteraient que le droit canadien s'applique dans leur espace aérien—évidemment, pendant le survol des océans, par exemple, il n'y a pas de difficulté—étant donné la pléthore de règlements dans les transports aériens. Dans certains cas, par exemple en ce qui concerne l'autorité du pilote sur l'équipage et les passagers, le droit canadien pourrait s'appliquer. Mais il est évident qu'on ne pourrait pas obliger les titulaires de licences canadiennes à appliquer la réglementation du contrôle du trafic aérien à l'étranger.

Pour répondre à votre question, nous souhaiterions, dans toute la mesure du possible, que les détenteurs de licences respectent le droit canadien et soient régis par ce droit, mais nous estimons qu'il est probablement impossible de d'éviter

[Texte]

Canadians flying on wet leases, or otherwise, in and out of countries other than Canada, to completely shield them from foreign laws. We would like to do it if we could, but I do not think it is feasible.

• 1600

Mr. Keyes: Can I revisit the fines section for a moment? A thought just occurred to me that understanding the reasoning behind keeping the fines at the current levels for individuals, what is CALPA's idea, or thinking behind the possibility that if you are going to keep the fines low, there should be some other deterrent, and that deterrent could possibly be how many times you are fined before your licence is suspended.

Mr. Keenan: We do not disagree with that. We see the more serious deterrent being a licence suspension, and if somebody is recidivist on a number of occasions, then you can well switch from administrative fines to a licence suspension, and I think that is a reasonable suggestion.

I think perhaps it is unfortunate that administrative fines are seen as being mutually exclusive of suspension of licences or cancellation of documents of entitlement. I think that the most serious penalties for a document holder, and for a pilot, is a suspension of his licence, because if you suspend a 747 Air Canada captain's licence for a week, that week may well take him off half of his scheduled month. If Air Canada was still going to Singapore and Bombay, that would take virtually half of the month, and if he was suspended during that time, he would be taken off and therefore lose half of his pay. This would be substantially more than \$5,000, even for just a one-week suspension.

So suspension, in our view, is more serious than a fine and is to be applied to the more serious cases, or the more serious instances, where safety has been violated or where safety has been placed more in jeopardy than an administrative fine. That is why we think that the \$1,000 is sufficient for an administrative fine.

Mr. Keyes: All right. Just one final question, and that is on clauses 13 and 14. I think you touched on them briefly. Do you feel that the measures in those clauses at all threaten the rights of aviation document holders? I mean, given the fact that the Minister of Transport could suspend or cancel a document, do you have any difficulty with that kind of new-found power?

Mr. Keenan: This was debated within the association. I am looking at clause 13 right now, and there was a debate within the association as to whether we should make representations in that particular respect.

As a lawyer, I expressed concern to my client that this might open a pilot, applying for a document or having a document reviewed, to an entire review of his background and his record with Transport Canada, and although he might now be a very competent, law-abiding pilot, when he was 16 he used to joy-ride a lot in airplanes. That was a matter of some concern to me.

[Traduction]

totalement que les Canadiens volant à l'étranger, en situation de location avec équipage, ne tombent sous le coup des lois étrangères. Nous aimerions bien pouvoir le faire, mais je ne pense pas que cela soit possible.

M. Keyes: J'aimerais revenir sur la disposition concernant les amendes et j'aimerais plus particulièrement connaître les raisons qui incitent la CALPA à demander à ce que les amendes des particuliers soient maintenues à leur niveau actuel. Si l'on garde ces amendes à un niveau aussi bas, il faudrait alors envisager d'autres mesures dissuasives, comme un nombre limite d'infractions sanctionnées qui entraînerait le retrait de la licence.

Me Keenan: Nous ne sommes pas contre. Nous estimons que la mesure de dissuasion la plus efficace est la suspension de licence; dans le cas d'un récidiviste, on pourrait passer des sanctions administratives à la suspension de la licence. J'estime que c'est une suggestion raisonnable.

Il est peut-être regrettable que les sanctions administratives ne puissent aller de pair avec la suspension d'un permis ou l'annulation de documents habilitants. Je pense que la sanction la plus sévère qu'on puisse imposer au titulaire d'une licence, et à un pilote, c'est justement de suspendre sa licence. En effet, une suspension d'une semaine, pour un commandant d'Air Canada sur B-747, peu signifier deux semaines de mise à pied. Si Air Canada dessert encore Singapour et Bombay, cela pourrait représenter la moitié du mois, une période durant laquelle le pilote serait retiré du tableau des vols et perdrait la moitié de son traitement. Cela représenterait pas mal plus que 5,000\$, même pour une suspension d'une semaine.

Selon vous, la suspension est une mesure plus sévère qu'une sanction et elle doit être appliquée aux cas les plus graves, quand il y a infraction aux règles relatives à la sécurité ou que la sécurité a été compromise. C'est pourquoi nous estimons que le plafond de 1,000\$ est suffisant dans le cas d'une sanction administrative.

M. Keyes: Très bien. J'ai une dernière question, au sujet des articles 13 et 14. Je crois que vous en avez parlé brièvement. Estimez-vous que les mesures contenues dans ces dispositions menacent les droits des titulaires de documents aéronautiques? Autrement dit, que pensez-vous du nouveau pouvoir donné au ministre des Transports de suspendre ou d'annuler un document?

Me Keenan: On en a discuté au sein de l'association. Je parle ici de l'article 13. Nous nous sommes demandés si l'on devait faire des observations au sujet de cet aspect particulier.

En tant qu'avocat, j'ai prévenu mon client qu'un pilote qui présenterait une demande de document ou dont le document serait examiné, pourrait faire l'objet d'un examen approfondi de ses antécédents et de son dossier à Transports Canada. Et voilà qu'on pourrait découvrir que ce pilote maintenant très compétent et respectueux de la réglementation, se payait régulièrement des virées aux commandes d'avions quand il avait 16 ans. Cet aspect vous préoccupe.

[Text]

However, we do believe that in respect of operators—and I do not know if Transport Canada can assure your committee that this was the intent of that clause—the chisel charter people and so on, it is important for the minister to look at the record of the applicant or of the person behind the company that is applying for the licence. This is so that somebody who's put out of business because he is carrying out an unsafe operation, or an operation outside of the law, cannot immediately start up a new company and continue the operations just as before. That has happened in the past on numerous occasions. But we would have concern if it were to be applied indiscriminately to individual document holders, as opposed to operators, be they individual or corporate operators.

Mr. Angus: Captain McInnis, Mr. Keenan, thank you for coming before us once again. I want to continue to pursue the whole question of the wet lease. I have the clause in front of me and it basically reads that this part applies, etc., to all persons outside Canada who hold Canadian aviation documents and to all Canadian aircraft and passengers and crew members thereon outside of Canada.

• 1605

You used an example about a Canadian pilot doing something in Amsterdam that would be contrary to Canadian law. Can you give me some examples? I am having difficulty thinking through what you really mean.

Where would the laws in another country be such that a more severe restriction in Canadian law would be an illegal act in another country? Are there some examples you can point to?

Capt McInnis: Some of the examples Mr. Keenan used in connection with landing and take-off minima are a possibility.

Mr. Angus: Can you elaborate a little bit more on that?

Capt McInnis: In the absence of other figures for a particular airport, there are standard take-off and landing minima. It could be that at a particular airport in Europe, the minima are lower than standard; therefore, you would be technically contrary to the law in Canada.

Mr. Angus: Minimum meaning—

Capt McInnis: It is ceiling visibility.

Mr. Angus: They would have a lesser threshold in another country.

Capt McInnis: Yes.

Mr. Angus: But if a pilot decided that a lesser threshold was still unsafe, based on Canadian standards, and refused to take off, why would he be in violation of the law in that country?

Mr. Keenan: If I may, he would not be in violation of the law of that country in that particular case, but he may be in violation of Canadian law if he decides to take advantage of the lower threshold that avails in that country.

I can think of another example. The regulations with respect to separation between aircraft may be different. Captain, I believe separation regulations in the United States are different from those in Canada.

[Translation]

Cependant, nous estimons qu'en ce qui concerne les exploitants pirates et les autres—et les responsables de Transports Canada pourraient peut-être confirmer au comité que tel est bien l'esprit de cette disposition—il importe que le ministre examine le dossier du candidat à une licence ou de la personne qui remplit la demande pour une compagnie. C'est ce qu'il faut faire si l'on veut éviter que quelqu'un qui a été contraint de cesser ses opérations pour ne pas avoir respecté les règles de sécurité, ou avoir enfreint la loi, puisse aussitôt lancer une nouvelle entreprise et faire des affaires comme avant. Cela s'est déjà produit à de nombreuses reprises. Nous verrions d'un mauvais oeil qu'on applique sans discerner cette mesure aux titulaires de licences du personnel, par opposition à des exploitants que les derniers soient des particuliers ou des compagnies.

M. Angus: Monsieur McInnis, Monsieur Keenan, merci d'avoir comparu devant nous une fois de plus. J'aimerais examiner plus à fond la question de la location avec équipage. J'ai l'article sous les yeux qui stipule essentiellement que cette partie vise tout titulaire d'un document d'aviation canadien, tout aéronef canadien et tout passager et membre d'équipage de cet aéronef se trouvant à l'extérieur du Canada.

Vous nous avez donné l'exemple d'un pilote canadien qui, en vol à Amsterdam, pourrait enfreindre la loi canadienne. Pourriez-vous nous donner d'autres exemples? Je saisis mal ce que vous voulez dire.

Si les lois canadiennes sont plus strictes, comment un pilote canadien pourrait-il commettre un acte illégal dans un autre pays? Pouvez-vous nous donner des exemples?

Cdr McInnis: Me Keenan a donné l'exemple des minimums opérationnels d'atterrissage et de décollage.

M. Angus: Pourriez-vous nous en dire plus?

Cdr McInnis: Il existe des minimums opérationnels pour l'atterrissage et le décollage qui s'appliquent quand un aéroport n'a pas de normes propres. Il peut arriver que, à un aéroport européen donné, les minimums soient inférieurs à la norme. Par conséquent, on pourrait dire qu'il y a infraction de la loi canadienne.

M. Angus: Qu'entend-t-on par minimums?

Cdr McInnis: Le plafond et la visibilité.

M. Angus: Et ce seuil pourrait être inférieur dans un autre pays.

Cdr McInnis: Oui!

M. Angus: Si, en se fondant sur les normes canadiennes, un pilote décidait qu'il est dangereux de décoller suivant des minimums inférieurs, enfreindrait-il la loi du pays concerné?

Me Keenan: Dans ce cas-là, il n'enfreindrait peut-être pas la loi du pays où il se trouve, mais il pourrait contrevenir à la loi canadienne s'il décidait de se conformer aux minimums inférieurs autorisés dans ce pays.

Je songe à un autre exemple. Les règles d'espacement entre aéronefs peuvent différer d'un pays à l'autre. Je crois d'ailleurs qu'il y a même une différence entre le Canada et les États-Unis.

[Texte]

In the United States you may well be vectored by air traffic control into a situation where you have less than the minimum separation you would require under Canadian law. It may be the only way to operate safely in the U.S. environment to allow air traffic control to vector you in those narrower corridors or, for example, to give you a take-off that has less time between the last airplane that has taken off before you than is required under Canadian law. You cannot hold up Chicago's O'Hare by saying you are a Canadian and are going to stay there two minutes, not one.

Mr. Angus: Who has the responsibility for that? Is it the pilot who has the responsibility or air traffic control?

Mr. Keenan: The pilot always has the ultimate responsibility to take off or not to take off. If a Canadian pilot at O'Hare is told to take off and he needs two minutes behind the departing heavy in front of him according to Canadian law, and he needs one minute according to U.S. law, if he feels that he requires two minutes—not because it is the law but because it is safer as far as he is concerned—then he has the absolute responsibility, recognized in the law of most countries, including Canada and the U.S., to make that decision.

If, however, he decides that one minute is sufficient in the circumstances—the winds are blowing in a different way and so on—and he takes off, he should not be in violation of Canadian law just because Canadian law says two minutes.

Mr. Angus: The clause also deals with regulations, saying that the regulations will prescribe what the rules are. It is conceivable that the regulations would take into consideration these very real concerns that you have expressed.

Mr. Keenan: It obviously would require a great deal of regulation to anticipate all those potentially conflicting areas.

As a matter of fact, we did a relatively lengthy presentation on that very section when it first came into the Aeronautics Act five or six years ago. We had brought in an expert with a lot of examples.

We decided not to highlight those at this time because the concept has not changed. But there are many instances that come to mind where you would be in a conflicting position. The two laws would be in conflict.

Mr. Angus: Let me move on. On page 2 of your brief you talk about the whole problem of somebody being punished for something they have no knowledge of. Should we be looking at an amendment that at the very least requires some physical evidence of notice having been given?

I am assuming that we are talking about the operator or licence-holder who is basically being told they shall not operate any more. They did not know they were not supposed to do something until somebody told them—and it may have been a phone call—or gave them a piece of paper saying their approval has been removed. Would that satisfy your organization, if some kind of rider was included?

[Traduction]

Aux États-Unis, le contrôle de la circulation aérienne peut fort bien vous amener sur un secteur où vous aurez un espacement minimal inférieur à celui qui est exigé au Canada. Il est possible, après tout, que le seul moyen d'assurer la sécurité de l'espace aérien aux États-Unis, consiste, pour le contrôle de la circulation aérienne, à vous faire évoluer dans des couloirs plus étroits que ceux prévus au Canada ou à réduire l'intervalle qui sépare deux décollages. Pas question de paralyser l'aéroport de Chicago O'Hare simplement parce qu'on est Canadien et qu'on réclame un espacement horizontal de deux minutes plutôt que de soixante secondes.

M. Angus: Qui a la responsabilité ultime? Est-ce le pilote ou l'ATC?

Me Keenan: C'est au pilote qu'appartient la décision ultime de décoller ou non. Si le pilote qui décolle d'O'Hare juge qu'il a besoin d'un espacement de deux minutes au lieu d'une seule—non point pour des raisons de réglementation, mais de sécurité—c'est lui qui a le dernier mot, comme le reconnaît la loi dans la plupart des pays, notamment au Canada et aux États-Unis.

Par ailleurs, s'il décide qu'une minute lui suffit, par exemple parce que le vent lui est favorable, on ne devrait pas considérer qu'il enfreint la loi canadienne simplement parce qu'elle prévoit un espacement de deux minutes.

M. Angus: Cet article précise que les normes seront prescrites dans le règlement. On tiendra peut-être alors compte de vos préoccupations.

Me Keenan: Il sera bien difficile de prévoir tous les cas de conflits dans ce règlement.

Je vous signale que nous avons présenté un exposé assez long sur cet article quand il a été inclut pour la première fois dans la Loi sur l'aéronautique, il y a cinq ou six ans. Le spécialiste qui nous accompagnait avait alors fourni de nombreux exemples.

Cette fois, nous avons décidé de ne pas exemplifier nos propos parce que le principe n'a pas changé. Je pourrais cependant vous citer beaucoup d'exemples de conflits possibles dans les lois.

M. Angus: Passons à autre chose. À la page 2 de votre mémoire, vous abordez le cas des infractions commises involontairement. Faut-il amender le projet de loi de sorte qu'il soit prouvé qu'un avis d'infraction a vraiment été donné?

Je suppose que vous faites allusion au cas d'un titulaire de licence ou d'un exploitant dont on veut révoquer la licence. Vous songez au cas de quelqu'un qui aurait enfreint la loi mais qui ne le saurait pas et qui l'apprendrait soit par téléphone, soit par écrit. Votre organisme serait-il satisfait si l'on ajoutait une clause additionnelle quelconque?

[Text]

[Translation]

• 1610

Mr. Keenan: I see two types of notice. One is a real notice, for which you would have to prove that the individual was given notice, either by a telephone call from someone from enforcement or the region, or by a registered letter that went to his last known address. I think the intent of the amendment is to make it broader and a bit easier on Transport Canada.

We would accept something less than actual proven notice in court to the individual. We would not accept publication in the *Canada Gazette*, because I must assure you that, of Canada's 5,000 commercial scheduled pilots, very few receive the *Canada Gazette*, if any.

Mr. Angus: Wisely.

Mr. Keenan: They would find some interesting items sometimes. They do receive NOTAMS, which are publicized and have to be reviewed by the pilot in case a NOTAM is going to affect his flight in flight planning. All pilots receive the Aeronautical Information Publication, the AIP. All pilots receive the amendments and have, if not a legal obligation, at least a duty to keep the AIP up to date and to look at the amendments that arrive. That is why we suggested the announcement be done in that manner, as opposed to through the amorphous concept of a notice.

Mr. Angus: On page 3, at item 18, what came to mind when I read that, particularly the last part, as to whose fault it is, that of the employer or the employee... As you know full well, it is so often human error that is automatically blamed. We can probably cite a number of instances where that label has been applied, yet after one goes through the paper trail and everything else, one can find that the company created a culture of demanding that the service be an on-time one and that the minor difficulties and minor maintenance problems be stacked up, then wait, hoping nothing will happen, but something does happen. Yet the occurrence is still labelled as human error.

How do we get around that, in terms of a penalty section, where you are saying the employee should be exonerated in the event the company has been found guilty? Or is there an answer?

Capt McInnis: It is a difficult question, but that is why we suggested the emphasis be on the corporation or the company rather than on the employee, because a whole set of circumstances is usually involved in some sort of violation. If the corporation is indeed found guilty, then it is far better to approach it that way than to find the individual guilty and leave it at that. One individual mistake is almost never involved, as you have pointed out. An occurrence is due to contributing or causal factors, as we call them, and so forth.

Me Keenan: Il y a deux types d'avis. Il y a l'avis réel, pour lequel il faut prouver qu'on a signifié un avis à la personne en question, soit par un appel téléphonique de quelqu'un chargé de l'application des règles, ou de la région, soit par courrier recommandé expédié à la dernière adresse de la personne. Je pense que l'amendement vise à élargir quelque peu la portée de l'article et à faciliter un peu la tâche du ministère des Transports.

Nous pourrions accepter quelque chose de moins qu'un avis signifié à la personne en bonne et due forme, démontrable devant les tribunaux. Nous n'accepterions pas que cet avis soit signifié par publication dans la *Gazette du Canada*, car je peux vous assurer que, des 5,000 pilotes professionnels volant sur des lignes régulières au Canada, très peu sont abonnés à la *Gazette du Canada*, pour ne pas dire aucun.

M. Angus: C'est sage.

Me Keenan: Et pourtant, ils y trouveraient parfois des articles intéressants. Ils reçoivent bien les NOTAM qui sont diffusés et qui doivent être passés en revue par les pilotes à l'étape de la planification du vol, au cas où ils contiendraient un avis concernant le vol projeté. Tous les pilotes reçoivent le PIA, la Publication d'information aéronautique. Tous les pilotes reçoivent les amendements et ont le devoir, si ce n'est l'obligation légale de maintenir le PIA à jour et de lire les amendements qui leur parviennent. C'est pourquoi nous avons proposé qu'on annonce ce genre de chose par le biais de cette publication, et qu'on écarte le concept plus flou d'un quelconque avis.

M. Angus: Quand j'ai lu l'article 18 à la page 3, surtout la dernière partie, où vous discutez de la responsabilité attribuable à l'employeur ou à l'employé... Comme vous le savez fort bien, on a tendance à systématiquement tout attribuer à l'erreur humaine. On pourrait sans doute songer à toute une série d'exemples où c'est la conclusion qu'on a tirée; pourtant, à l'examen de tous les documents et dossiers, on constate que la compagnie avait l'habitude d'exiger que le service soit à l'heure et tolérât que les difficultés mineures et les petits problèmes d'entretien ne fassent pas l'objet d'attention immédiate, tout en espérant que rien ne se passerait jusqu'à ce qu'on ait le temps. Malheureusement, comme c'est souvent le cas, quelque chose est arrivé entre-temps. Mais l'incident est quand même attribué à l'erreur humaine.

Dans un article portant sur les sanctions, comment tenir compte de cette situation, puisque vous soutenez qu'un employé devrait être exonéré dans les cas où la compagnie est trouvée coupable? Y a-t-il une solution possible?

Cdr McInnis: C'est une question difficile, et c'est pourquoi nous avons suggéré qu'on mette l'accent sur la société ou la compagnie plutôt que sur l'employé, parce que lorsqu'il y a contravention, il y a en général toute une série de circonstances connexes dont il faudrait tenir compte. Si la société est trouvée coupable, une telle approche est beaucoup plus valable que de déclarer une personne coupable et d'arrêter là les procédures. Comme vous l'avez vous-même dit, ce n'est presque jamais l'erreur d'une seule personne qui cause ces incidents. Il y a toujours une série de facteurs qui causent ou qui contribuent à ces incidents.

[Texte]

Mr. Keenan: Yes. The vast majority of enforcement action—and the situation is changing a bit and it is fortunate that it is doing so—is taken against individuals, not against corporations or employees. We would like to see that action shift to a certain extent.

To the extent that an individual was, alone, responsible, in that he violated his minima and so on, the enforcement is normal. He will be fined, receiving an administrative fine of \$200 or whatever the average is that is being handed out on that day by the people from enforcement.

However, when a corporation is brought in and if it is found to be guilty, it is obviously a system fault, not an individual fault. If the system or the corporation is fined, the corporation will handle its employees. Corporations have disciplinary powers, if they need them. But the employees should not be in additional jeopardy, aside from the jeopardy they would be in, vis-à-vis the corporation, it having been found guilty for an event in which he was involved.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I would like to thank you, gentlemen, for your brief. I want to focus on two items contained in it.

The first is item 12 on page 2, which Mr. Angus touched on briefly. I want to try to understand a bit better. Proposed subsection 6.41(5) speaks of:

(5) No person shall be found to have contravened an interim order that...was not published...unless it is proved that...reasonable steps had been taken to bring the purport of that order to the notice of those persons likely to be affected by it.

• 1615

Then, of course, the following proposed subsection says:

a certificate...signed by the Minister...stating that...the interim order was issued is...proof that reasonable steps were taken

I guess what I am trying to understand is a circumstance where that would come about. If a recommendation were taken up and an interim order issued, there would be a time between the decision's being taken and the gazetting of the interim order. So we are talking about that time period. I guess I am asking Mr. Keenan, why would proposed subsection 6.41(6) be in there, to the best of your knowledge?

Mr. Keenan: I do not know why it is in there. I think proposed subsection 6.41(5) makes a lot of sense. Nobody should be found guilty of an alleged contravention if the order has not been brought to his notice or if it can be proved that reasonable steps had been taken to bring this to his notice. I think that is a reasonable provision. Proposed subsection 6.41(6) seems to take it away by saying that the only proof we need to make that reasonable steps have been

[Traduction]

Me Keenan: Oui! Dans la vaste majorité des cas—même si la situation est en train de changer quelque peu, ce qui est une bonne chose—ce sont des particuliers plutôt que des sociétés qui sont frappés de sanctions au titre du respect des règles. Nous aimerions que les choses évoluent dans l'autre sens, dans une certaine mesure.

Dans la mesure où une personne est seule et entièrement responsable d'un incident parce qu'elle a enfreint les minimums, par exemple, il est normal qu'elle soit pénalisée. On lui imposera une amende administrative de 200\$ environ ou d'un montant équivalent à la sanction moyenne qu'imposeront les responsables de l'application des règles cette journée-là.

Toutefois, quand une société est accusée et reconnue coupable, il est clair qu'on a affaire à un problème attribuable au système plutôt qu'à une personne en particulier. Si l'on impose une amende au système ou à la compagnie, alors la compagnie se chargera de ses employés. Les compagnies peuvent se doter de pouvoirs disciplinaires si elles le veulent. Mais si un employé a participé à un incident pour lequel une société a été trouvée coupable, il ne devrait pas courir d'autres préjudices, autres que ceux qu'il connaîtra déjà au sein de sa société.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je veux vous remercier, messieurs, de nous avoir présenté ce mémoire. J'aimerais vous interroger sur deux des points qu'il contient.

Ma première question porte sur le point 12 à la page 2, auquel M. Angus a fait allusion brièvement. Je veux essayer de mieux comprendre. Paragraphe proposé 6.41(5) dit ce qui suit :

(5) Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à un arrêté d'urgence qui...n'était pas publié...à moins qu'il ne soit établi qu'à cette date les mesures raisonnables avaient été prises pour que les intéressés soient informés de la teneur de l'arrêté.

Puis, ensuite, le paragraphe proposé suivant dit :

le certificat...signé par le ministre...faisant état de la diffusion d'un avis...fait foi...de la prise des mesures indiquées

Ce que j'essaie de concevoir, je pense, ce sont les circonstances où ce genre de chose pourrait se produire. Si l'on donnait suite à une recommandation et qu'un arrêté d'urgence était pris, il y a une certaine période qui s'écoulerait entre la prise de la décision et la publication de l'arrêté d'urgence dans la *Gazette du Canada*. C'est de cette période dont nous parlons. Maître Keenan, je fais appel à vos connaissances spécialisées : qu'est-ce qui, à votre avis, motive l'inclusion du paragraphe proposé 6.41(6)?

Me Keenan: Je ne sais pas pourquoi ce paragraphe est là. Je pense toutefois qu'il est tout à fait sensé d'inclure le paragraphe 6.41(5). Nul ne devrait être reconnu coupable d'avoir contrevenu à un arrêté si cet arrêté n'avait pas été signalé à son attention ou si l'on ne peut prouver que des mesures raisonnables avaient été prises pour l'informer de la teneur de l'arrêté. Cette disposition me semble raisonnable. Le paragraphe 6.41(6) semble toutefois la contredire.

[Text]

taken to bring the order to his notice is to say that the interim order was issued.

I do not even know what "issued" means. If it means "printed or published in the *Canada Gazette*", then that is certainly not sufficient to bring it to the knowledge of pilots. If you take out proposed subsection 6.41(6) totally, which is our suggestion, I am sure the Civil Aviation Tribunal and the courts would find that "reasonable notice" would be a NOTAM to AirMen, for example. It is available at all airports. The NOTAM, if I understand it correctly, have to be reviewed every morning or every afternoon prior to a pilot's taking a flight. So if it is placed in the NOTAM book, it goes immediately. Within hours NOTAMs are issued, or even less. They are there on the book; they have to be consulted by the pilot, so he cannot say that he did not have it. But he certainly does not have a pile of *Canada Gazettes* to go through as he goes through his dispatch room.

Mr. Wilson: Proposed subsection 6.41(6) amounts to reverse onus, because it goes on to say "in the absence of evidence to the contrary". I wonder if I could ask our researchers—I have not had occasion to get into this particular point, and I do not have any background material—whether you are aware of any reason for this proposed clause in the proposed legislation.

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): It is, as Mr. Keenan has said, to make sure they can get a conviction reasonably easily. It just sets out exactly what the reasonable steps should be; otherwise it would be left up to the courts to decide what a reasonable step would be, but they have obviously put it in for greater certainty. They have said that they think a reasonable step is a signed certificate. It would presumably be issued by the minister, and then presumably after he signed the certificate, it would go out in NOTAM form, I would think.

Mr. Keenan: It is certainly not clear to me what it means "that a notice containing the interim order was issued". It is unclear to me. If it means a NOTAM, then it should say "a NOTAM to AirMen", but if it is a notice that is given to the tribunal, just a signed notice saying this order was issued on June 8, 1991 and published in the *Canada Gazette* of that day under section so and so, if that is sufficient proof to say that the notice was issued and therefore all airmen should have had notice of it from that time on, then we are not satisfied with that.

Mr. Cuthbertson: That might not be a reasonable step. I would have thought it would mean it must be a signed certificate, and formally signed, and then presumably disseminated through a NOTAM.

[Translation]

puisqu'on y dit que le seul fait de faire état de la diffusion d'un avis du texte de l'arrêté constitue une preuve suffisante de la prise de mesures raisonnables en vue d'informer les intéressés de la teneur de l'arrêté.

Je ne sais même pas ce qu'on entend par «diffusion» si ça signifie «imprimé ou publié dans la *Gazette du Canada*», ce n'est certainement pas suffisant pour considérer qu'on a portée la chose à l'attention des pilotes. Si vous rayez le paragraphe 6.41(6), ce que nous proposons, je suis sûr que le Tribunal de l'aviation civile et les autres tribunaux seraient d'avis que la publication d'un NOTAM, par exemple, constituerait une «mesure raisonnable» pour informer les intéressés. Ces avis sont disponibles dans tous les aéroports. Si je ne m'abuse, les pilotes doivent passer en revue les NOTAM tous les matins ou tous les après-midi avant de monter à bord. Donc, si l'on publie un avis dans un NOTAM, il est diffusé immédiatement. Il ne faut que quelques heures à peine pour publier un NOTAM. Ils sont intégrés au manuel; le pilote doit les consulter, et il ne peut alors prétendre qu'il ne l'avait pas à sa disposition. Mais il n'a certainement pas à sa disposition une pile de *Gazettes du Canada* à consulter dans la salle de préparation des vols.

M. Wilson: Le paragraphe proposé, 6.41(6), constitue en fait une inversion du fardeau de la preuve, car il ajoute «sauf preuve contraire». Peut-être pourrais-je demander à nos attachés de recherche—je n'ai pas eu l'occasion d'approfondir ce point précis, et je n'ai pas de documents d'information—s'ils connaissent les motifs d'inclusion de cet article dans le projet de loi.

M. David Cuthbertson (attaché de recherche du comité): C'est, comme M. Keenan l'a dit, pour permettre d'obtenir une déclaration de culpabilité assez facilement. L'article fait état des mesures raisonnables qui devraient être prises précisément; sinon, ce sont les tribunaux qui devraient décider de la nature des mesures raisonnables en question, et on a donc inclu cette disposition pour que les choses soient plus claires. La disposition explique qu'une mesure raisonnable est un certificat signé. Il serait sans doute émis par le ministre, et l'avis serait ensuite diffusé sous forme de NOTAM, du moins, je le pense.

Me Keenan: Je trouve que les mots «faisant état de la diffusion d'un avis accompagné du texte de l'arrêté» ne sont pas clairs. Ce n'est pas clair pour moi. S'il s'agit de la diffusion d'un NOTAM, la disposition devrait le stipuler en toute lettre, mais s'il s'agit d'un avis qui est signifié au tribunal, c'est-à-dire d'un simple avis signé déclarant que cet arrêté a été émis le 8 juin 1991 et publié dans la *Gazette du Canada* de ce jour, à tel ou tel article. Si l'on prétend que c'est-là une preuve suffisante qu'un avis a été diffusé et que, partant, tout les pilotes et autres membres du personnel navigant devraient en avoir été avisés à partir de ce moment, cela ne nous satisfait pas.

M. Cuthbertson: Cela pourrait effectivement ne pas être une mesure raisonnable. J'aurais pensé que cela signifiait un certificat signé officiellement, puis diffusé dans un NOTAM.

[Texte]

Mr. Keenan: We agree with that.

Mr. Wilson: In the absence of evidence to the contrary, I think it is just throwing it back, that someone charged with an offence... to cause a prosecutor to come forward with something more, that in fact some step was taken to—

Mr. Keenan: I don't even think it goes that far. I think in this country, even with respect to aviation, people should be considered innocent until they are proven guilty. That means the onus is upon the person who takes the initiative to prosecute to prove that you are guilty. Part of that onus of proof is to prove that you had reasonable opportunity to know what you were contravening. The reverse onus, to me, goes against the Canadian, British, French civil law traditions.

Mr. Wilson: Well, it's certainly nothing to be encouraged. I think we take your point.

The second item was on page 3, item 16, this business of a continuing offence or each segment being treated as a separate offence. I am wondering whether that is a major concern. I ask that, because surely if the circumstances were such that a number of offences were charged for the same ongoing flights, the tribunal, the judge, the adjudicator, whoever hears these things, would take into account whether it was one count or three counts. Is it really a big deal?

Mr. Keenan: I'm not sure. It is a big deal with us, yes, because with a \$5,000 penalty—

Mr. Wilson: Maximum.

Mr. Keenan: Well, let's bring it back to \$200. If somebody has 10 segments, that goes up to \$2,000 if he's found guilty on each segment. I'm not sure what discretion legally would exist should Transport Canada decide to prosecute under 10 separate heads of prosecution because of 10 segments of a flight where the same offence was committed. If the offence is proven on each of those segments, if it's admitted that the individual didn't have his licence on him during those 10 segments, or his medical had lapsed the day before and he forgot to get it renewed, the individual would have to be found guilty in all 10 cases if he admitted guilt. I suppose it would then just be a question of adjusting the fine, but I would hate to leave it totally to discretion. I think that proposed section is an encouragement to find somebody guilty, to put him in multiple jeopardy for what is really a single offence.

I know what the desire of the government was, because I was told what the desire of the government was in introducing that section, but I think it takes a shotgun approach, a scatter gun approach, and may go a little too

[Traduction]

Me Keenan: Nous sommes d'accord avec ça.

M. Wilson: Les mots «sauf preuve contraire» me semble simplement renvoyer la responsabilité, dans le cas de quelqu'un qui a été accusé d'une infraction... d'aucuns veulent que le procureur soumette autre chose, prouve que des mesures ont été prises pour...

Me Keenan: Je ne pense même pas que la disposition aille si loin. Je pense que, dans notre pays, même dans le domaine de l'aviation, on devrait considérer que les gens sont innocents jusqu'à ce qu'on les prouve coupables. Autrement dit, c'est la personne qui a intenté les poursuites qui a le fardeau de la preuve; c'est elle qui doit prouver que vous êtes coupable. Le fardeau de la preuve exige en partie qu'on prouve que vous avez eu des occasions raisonnables de savoir que vous contreveniez à un arrêté. À mon avis, l'inversion du fardeau de la preuve va à l'encontre des traditions du droit canadien et britannique, ainsi que du droit civil français.

M. Wilson: En tout cas, ce n'est certainement pas quelque chose que nous voulons encourager. Je crois que nous vous avons compris.

Ma deuxième question porte sur le point 16 à la page 3, où l'on dit que sera comptée une infraction distincte pour chaque vol ou partie de vol. Je me demande s'il faut vraiment s'inquiéter de cette circonstance. Je vous pose la question parce qu'il me semble que si l'on comptait plusieurs infractions distinctes pour les mêmes vols réguliers, le tribunal, le juge ou l'arbitre, ou la personne qui entend ces causes, saurait faire la part des choses et déterminer s'il s'agit d'un ou de trois chefs d'accusation. Est-ce vraiment un problème majeur?

Me Keenan: Je ne suis pas certain. C'est certainement une préoccupation majeure pour nous, car si on impose une peine de 5,000\$...

M. Wilson: C'est le maximum.

Me Keenan: Eh bien, supposons qu'il s'agisse d'une amende de 200\$. Si on vous trouve coupable d'une infraction commise à dix reprises sur les dix étapes d'un vol, votre amende passe à 2,000\$. Je ne sais pas de quelle discrétion un tribunal jouirait sur le plan juridique si le ministère des Transports décidait d'intenter des poursuites en vertu de dix chefs d'accusation distincts parce que la même infraction aurait été commise au cours de dix étapes d'un vol. Si l'on trouve que la personne est coupable de cette infraction pour chacune de ces étapes, par exemple si elle admet qu'elle n'avait pas sa licence sur elle ou que son autorisation médicale était échue la journée précédente et qu'elle avait oublié de le faire renouveler, si elle admettait sa culpabilité, il faudrait que cette même personne soit trouvée coupable des dix chefs d'accusation. Je suppose qu'on pourrait moduler en adaptant l'amende aux circonstances, mais je n'aimerais pas du tout que ça soit laissé entièrement à la discrétion du tribunal. Cet article proposé me semble inciter le tribunal à trouver l'accusé coupable, et à lui faire subir un préjudice multiple pour ce qui n'est finalement qu'une infraction unique.

Je connais l'intention du gouvernement, parce qu'on m'a expliqué ce qu'il cherchait à atteindre par l'adoption de cet article, mais je pense que la disposition est beaucoup trop large et attrapera sans doute dans son filet des choses que le

[Text]

broadly in catching areas that they wouldn't have wanted to catch. I think it could potentially be redrafted so that it wouldn't catch the pilot who forgets his licence one day, but might catch a chisel charterer who takes on passengers at 10 different segments and leaves off passengers at 10 different segments, or flies an un-airworthy airplane for six months, for example. He's not guilty of just one offence in the circumstances.

We have no wording to propose, but I have great confidence in the drafters in the Department of Justice and Department of Transport, that if the concept we put forward is accepted, appropriate wording can be put in that would cover the abuses but would not hit the people who should not be hit by that provision.

Mr. Wilson: What is the minimum fine?

Mr. Keenan: I'm not sure whether there is a minimum fine.

Mr. Wilson: It's anywhere from zero to—

Mr. Keenan: I remember seeing a decision of the Civil Aviation Tribunal with a \$1 fine. I seem to recall that.

Mr. Wilson: The point I am trying to make is that if there were some multiplicity of counts in the circumstances you describe, I would think any rational tribunal would take that into account and the penalties would be assessed accordingly.

• 1625

Mr. Keenan: The other side, though, is not only the money but it is also your record. Having 10 violations of air regulations on your record makes a difference from 1 violation of air regulations on your record, particularly if that record provision brought up before is to be taken into account if the person is going to be re-licensed when his licence lapses. They get a magic number. This man has 10 violations of the air regulations. That is a bad record. It could be just from one event.

Mr. Wilson: If people are looking at those things, do they not also look at the penalties prescribed?

Mr. Keenan: Hopefully, they do. It could be put in the legislation in a better way to prevent those abuses. There must be a "Peter" principle to abuse that. If there is a piece of legislation open to be abused by somebody, eventually it will be abused.

Mr. Wilson: I think we understand your point.

Mr. Keyes: I have a short intervention on what has just been discussed. On the one hand, just in its most simplest terms, I would rather find my name in the paper as a pilot charged with 1 offence than suddenly having myself charged with 10 counts of whatever without the full circumstances before whoever is reporting the story.

On the other hand, I am not too clear on when you say the 10 different stops along the way. Say he has forgotten to renew his medical. If he does a two-destination return and flies out to somewhere, realizes that his medical has lapsed, but then flies back because he has to get back, the reason for this is to prevent him from doing it. He will fly back anyway because it is still part of the chain of events of the day and he will only have one charge anyway.

[Translation]

gouvernement n'avait pas l'intention d'attraper. Je crois qu'on pourrait peut-être envisager de rédiger la disposition à nouveau, pour qu'elle ne puisse plus s'appliquer au pilote qui oublie sa licence un jour, mais plutôt au nolisier malhonnête qui embarque et débarque des passagers au cours des dix étapes du vol, ou qui exploite un avion non navigable durant six mois. Vu les circonstances, il n'est pas coupable d'une seule infraction.

Nous n'avons pas de libellé à vous proposer, mais je fais confiance aux rédacteurs du ministère de la Justice et du ministère des Transports; si vous acceptez le concept que nous vous soumettons, je suis sûr que ces rédacteurs trouveront le libellé approprié qui permettra de sanctionner les abus tout en excluant ceux qui ne devraient pas faire l'objet de sanctions en vertu de cette disposition.

M. Wilson: Quelle est l'amende minimale?

Me Keenan: Je ne suis pas certain qu'il y en ait une.

M. Wilson: De zéro à . . .

Me Keenan: Je crois me souvenir d'une décision du Tribunal de l'aviation civile qui imposait une amende d'un dollar.

M. Wilson: Ce que j'essaie de dire c'est que s'il y avait plusieurs infractions dans les circonstances que vous décrivez, il me semble que tout tribunal raisonnable tiendrait compte des circonstances et imposerait des amendes en conséquence.

Me Keenan: Ce n'est pas seulement de l'argent dont il faut tenir compte, mais aussi du dossier. Si l'on verse 10 infractions au Règlement de l'air à votre dossier, ce n'est pas la même chose qu'une seule, surtout si, comme on l'a évoqué plus tôt au sujet d'une disposition qui traite du dossier, on tient compte du dossier de la personne avant de renouveler sa licence. On lui attribue un chiffre magique. Cette personne a commis 10 infractions! C'est un mauvais dossier. Mais ces 10 infractions pourraient n'être le résultat que d'un seul incident.

M. Wilson: Ceux qui se penchent sur ces dossiers n'étudient-ils pas aussi les peines imposées?

Me Keenan: Il faut espérer que oui. Je crois qu'on pourrait reformuler le libellé pour essayer de prévenir ces abus. Il doit y avoir un principe de «Peter» dans le cas des abus législatifs. S'il y a un risque d'agir abusivement en invoquant un texte de loi, tôt ou tard, quelqu'un le fera.

M. Wilson: Je pense que nous comprenons ce que vous nous dites.

M. Keyes: J'aurais une brève intervention à faire sur ce même sujet. D'une part, pour exprimer les choses très simplement, je préférerais que les journaux citent mon nom en tant que pilote accusé d'une infraction que de me faire accuser tout d'un coup de 10 infractions, quel que soit le chef d'accusation, sans que le journaliste n'ait en main tous les faits.

D'autre part, je n'ai pas très bien compris l'exemple des 10 étapes d'un vol. Prenez le cas d'un pilote qui a oublié de renouveler son autorisation médicale. Si, après avoir effectué deux dessertes, il redécole pour une autre destination et se rend compte alors que son certificat médical est échu, mais revient parce qu'il doit revenir, l'intention de cette disposition est de l'empêcher de faire cela. Il va revenir quand même parce que ça fera partie de la chaîne des événements de la journée, et on ne l'accusera que d'une seule infraction de toute façon.

[Texte]

Mr. Keenan: That is possibly the reason. Even in this circumstance, I think the offence should be a single offence.

Mr. Keyes: Even if he flies out to a location, learns that his medical has lapsed through a conversation in the lounge, and then realizes that he will only get one offence anyway and so will fly back?

Mr. Keenan: I have to agree with you that he should not fly back under the circumstances. Let us take another example. You do not want to violate the air regulations, but we also have to understand you are carrying hundreds of passengers behind.

You are on a 10-segment flight and you are far away from home and lots of people on your aircraft are going on to other destinations. You are not sick or anything, but you suddenly realize your medical was due yesterday and you forgot to go for it. Do you walk off the airplane and leave all the passengers there and let Canadian Airlines or Air Canada take five or six hours to fly somebody in, or do you continue on to your destination and then book off until you get your medical? I am going to leave that to the president of the association because it is a policy determination. It is a difficult situation that pilots face at times.

Mr. Keyes: Conversely, you could ask the passengers if they want to fly with a pilot who does not have his medical up to date. Heaven forbid that an accident should happen while he was jumping from spot two to spot three and he had a little bit of a stroke behind the wheel.

Mr. Keenan: It is a difficult question. The medical thing may not have been the best example, but let us just say he forgot his licence. He has one but does not have it on him.

Mr. Keyes: But the medical example does prove why the rules are the rules.

Mr. Angus: Let me give you another example, not using the medical one. Perhaps we are looking for a solution to deal with the reality of somebody just forgetting the piece of paper at home—should he be “dinged” with 10 charges?—as opposed to the captain of a commuter flight who departs Winnipeg, develops engine trouble en route to Thunder Bay, and, for whatever reason, decides to go on to the Soo after stopping in Thunder Bay with the same engine trouble. He then also continues on to Sudbury, because Sudbury is where the maintenance base is. Assuming that the mechanical problem is a dangerous situation in which the plane should not be flying... Under those circumstances, should that pilot be charged for each segment from Thunder Bay onward?

[Traduction]

Me Keenan: Peut être est-ce là la raison. Mais, même dans ces circonstances, je pense qu'on ne devrait compter qu'une seule infraction.

M. Keyes: Même s'il se rend à destination, apprend au cours d'une conversation dans le salon des pilotes que son autorisation médicale est échue, puis se rendant compte qu'on ne l'accusera que d'une seule infraction de toute façon décide de revenir?

Me Keenan: Dans les circonstances, je dois me ranger à votre avis: il ne devrait pas revenir. Prenons un autre exemple. Vous ne voulez pas enfreindre le Règlement de l'air, mais il faut aussi comprendre que vous avez des centaines de passagers à bord.

Vous faites un vol de 10 étapes; vous êtes loin de chez vous, et vous avez de nombreux passagers à bord qui se rendent à des destinations diverses. Vous n'êtes pas malade, mais vous vous rendez compte, tout à coup, que Vous auriez dû passer votre visite médicale la veille et que vous l'avez oublié. Est-ce que vous quittez tout simplement votre avion, laissant en là tous vos passagers, et laissant aussi aux lignes Canadien international ou à Air Canada le soin de passer cinq ou six heures à faire venir un remplaçant? Ou est-ce que vous vous rendez à destination pour ensuite prendre congé jusqu'à ce que vous ayez passer votre examen médical? Je sou mets la question au président de l'association, car elle relève des politiques. C'est une situation difficile à laquelle les pilotes sont parfois confrontés.

M. Keyes: Vous pourriez aussi demander aux passagers s'ils veulent continuer leur vol avec un pilote dont l'autorisation médicale n'est pas à jour. Il serait vraiment très malheureux qu'il se fasse une petite attaque cérébro-vasculaire tout en pilotant son avion entre le point deux et le point trois.

Me Keenan: C'est une question délicate. L'exemple de l'autorisation médicale n'est peut-être pas très bon; supposons qu'il ait oublié sa licence. Il en détient une, mais ne l'a pas sur lui.

M. Keyes: Mais, néanmoins, l'exemple de l'autorisation médicale montre bien que les règles sont là que pour quelque chose.

M. Angus: Permettez-moi de vous donner un autre exemple, et laissons de côté celui de l'autorisation du certificat médicale. Peut être cherchons-nous une solution au problème qui se pose quand quelqu'un a tout simplement oublié ce bout de papier à la maison—devrait-on l'assommer en l'accusant de 10 infractions? Mais nous cherchons par la même occasion une solution pour les cas plus graves; prenez l'exemple du commandant de bord d'une compagnie de troisième niveau qui quitte Winnipeg pour Thunder Bay et a des problèmes de moteur en route. Il décide, pour une raison ou une autre, de rejoindre sa destination suivante, Sault Ste-Marie, bien que ses problèmes mécaniques n'aient pas été réglés pendant son arrêt à Thunder Bay. Il décide ensuite de continuer sur Sudbury, parce que c'est à Sudbury que se fait l'entretien. Si l'on suppose que le problème mécanique pose un grave danger et que l'avion ne devrait pas quitter le sol... Dans ces circonstances, devrait-on accuser le pilote d'une infraction distincte pour chaque étape depuis Thunder Bay?

[Text]

[Translation]

• 1630

Capt. McInnis: That is a case where you could escalate the remedy by removing his authority to operate, his licence. That is what we would suggest.

Mr. Angus: So as opposed to each segment, just a harder hit and... Okay.

Let me turn to the notice once again. In terms of the question of finding guilt, what if we were to amend that clause to define notice to include an outline of all the attempts that were made to inform the individual that as of now they were no longer authorized to operate? Would that be closer to the kind of protection you would be looking for?

Mr. Keenan: I think the legislation should specify more clearly what the notice is, as opposed to the notice itself setting it out. I think the legislation should define more narrowly than it does now the concept of notice that it has been issued. It is wide open right now.

Mr. Angus: Finally, CUPE came before us this morning and they basically asked for the same kind of work rules the pilots have, that there be legislated provisions for hours of work. Are you as an organization satisfied that the current legislation, combined with regulation, to define the maximum work day is an appropriate mechanism, and should that be expanded to include other personnel onboard?

Mr. Keenan: Are we ever glad you asked that question. I will leave it to Captain McInnis to answer that.

Capt McInnis: Currently we are not satisfied with the regulations we have in Canada with respect to flight times and duty times, and we have made numerous representations to the Minister of Transport and others on that subject. However, as to whether or not it should be extended to other personnel, we agree that personnel who are operating continuous duty days in a position of safety—which flight attendants are doing—should be legislated to maximum flight duty times, as are pilots.

Mr. Angus: What is the current disagreement between CALPA and Transport Canada? Are you looking for a shorter flight time?

Capt McInnis: We are looking for a shorter time. It is currently fifteen hours and we feel this is excessive, particularly in view of the way the industry is now. We have had changes at both the upper and lower ends. In the upper end, we now have two-pilot airplanes flying everywhere where there used to be three. These two-pilot aircraft are expected to and do stay aloft for long periods of time. We feel the regulations were drafted under another era.

Cdr McInnis: Dans un pareil cas, on pourrait appliquer des sanctions plus graves en l'empêchant d'exploiter son appareil, en lui retirant sa licence. C'est ce que nous proposerions.

M. Angus: Alors plutôt qu'une infraction pour chaque tronçon, une pénalité plus grave et... Très bien.

J'aimerais revenir encore une fois à la question de l'avis. Afin de nous aider à déterminer si quelqu'un est coupable, qu'arriverait-il si nous modifions la disposition définissant l'avis pour y inclure toutes les tentatives qui ont été faites en vue d'informer la personne qu'elle n'était plus autorisée à prendre l'air? Se rapprocherait-on ainsi du genre de protection que vous cherchez à obtenir?

Me Keenan: Je crois que la loi devrait définir plus clairement ce qu'on entend par avis, outre la mention qui y est faite de la diffusion d'un avis accompagné du texte de l'arrêt. Je crois que la loi devrait définir le concept d'avis beaucoup plus étroitement qu'elle ne le fait à l'heure actuelle. Pour l'instant, toutes les interprétations sont possibles.

M. Angus: En dernier lieu, je veux vous dire que le Syndicat canadien de la fonction publique a comparu devant nous ce matin et a demandé pour ses membres le même genre de règles s'appliquant aux heures de travail que celles qui s'appliquent aux pilotes, c'est-à-dire qu'il y ait des dispositions législatives régissant les heures de travail. Votre association pense-t-elle que la loi actuelle, avec ses décrets d'application, suffit à circonscrire la journée de travail maximum, et devrait-on étendre son application aux autres membres du personnel navigant?

Me Keenan: Comme nous sommes heureux que vous posiez cette question. Je vais donner la parole au Cdr McInnis.

Cdr McInnis: Nous ne sommes pas satisfaits des règlements que nous avons au Canada à l'heure actuelle en ce qui a trait aux heures de vol et aux heures de travail, et nous avons fait de nombreuses recommandations à ce sujet, notamment au ministre des Transports. Quant à la deuxième partie de votre question, devrait-on étendre l'application de la loi aux autres membres d'équipage, nous sommes d'avis que le personnel qui, comme les agents de bord, cumule des journées consécutives de travail dans un poste où il est responsable de la sécurité des passagers devrait, comme les pilotes, être régi par des dispositions limitant le nombre maximum d'heures de vol.

M. Angus: Quel est le différend qui oppose actuellement la CALPA à Transports Canada? Voulez-vous des heures de vol moins longues?

Cdr McInnis: Oui, nous voulons des plages de vol plus courtes. À l'heure actuelle la limite est de 15 heures et cela nous semble excessif, surtout à la lumière des conditions qui règnent dans l'industrie. Nous avons vu des changements aux deux extrémités du spectre. Là où il y avait trois pilotes avant, il n'y en a plus que deux. Et l'on s'attend à ce que ces avions à deux pilotes restent plus longtemps en vol et c'est ce qui se passe. Nous pensons que ces règlements ont été rédigés à une autre époque.

[Texte]

On the lower end, we have the commuter type of operator who is becoming more and more prevalent in Canada. They operate in multiple segments. We used the example of ten segments over a period. We have members who are operating 14 hour and 50-something-minute duty days, multiple sectors, 3 days running, with minimum rest in between. By any measure, we feel that is excessive.

Mr. Angus: I suspect that a lot of those, certainly in my area, are flying through areas such as that between Thunder Bay and Sault Ste. Marie where the weather is unpredictable, the weather information almost non-existent, and the possibility of major problems very real. If they are tired and that is the last leg, if they are heading into the Soo for the night, we have a very tired pilot.

Capt McInnis: If that is the tenth leg in a 15-hour day, sure, I agree.

Mr. Keenan: Just to add to that, Mr. Chairman, Canadian legislation is lagging well behind that of other countries, particularly those in Europe, with respect to flight and duty time limitations. It is not only limits on the days but on the number of hours in a day, the number of hours within 30 days, within 90 days and on periods of rest required if you have had a 15-hour day. Right now you can have 15-hour days on an almost continuous basis with only 8 hours rest in between.

• 1635

The matter is quite complex and would require some detailed legislation to take into account the type of operation, the number of days the operation has been going on—the cumulative fatigue aspect, not only the immediate fatigue aspect of that day's work.

The Chairman: Thank you, gentlemen. I appreciate your taking time today to come before the committee. Your comments have been duly noted and the committee will be considering them in its deliberations.

Mr. Keenan: Thank you, Mr. Chairman, members.

Mr. Keyes: A housecleaning matter, if I can direct a question—

Mr. Angus: Housecleaning or housekeeping?

Mr. Keyes: I'd like to clean house, that's what I'd like to do.

Regarding your announcement about October 22 clause-by-clause consideration and the amendments process, I was wondering if, as has been done in other committees, the clerk can submit to members of the committee a list of proposed amendments that could be suggested as a result of what we have heard from different witnesses who have come before this committee.

[Traduction]

D'un autre côté, vous avez les exploitants de compagnies de troisième niveau qui deviennent de plus en plus courants au Canada. Ils font des vols à étapes multiples. Nous avons déjà cité l'exemple des dix étapes sur une période donnée. Nous avons des membres qui ont des journées de travail de quelque 14 heures 50 minutes, dans des régions multiples, trois jours de suite, avec des périodes de repos très minimales entre les journées de travail. Cela nous semble excessif, quelle que soit la perspective qu'on adopte.

M. Angus: Je soupçonne que la majorité de ces compagnies de troisième niveau, et certainement dans ma région, couvrent des régions comme entre Thunder Bay et Sault-Sainte-Marie quand le temps est imprévisible, quand l'information météorologique est pratiquement non existante, et quand il y a un risque bien réel de problèmes majeurs. Si les pilotes sont fatigués et que c'est là la dernière étape de leur itinéraire, s'ils se dirigent vers Sault-Sainte-Marie pour y passer la nuit, ce sont des pilotes très très fatigués.

Cdr McInnis: Si c'est la dixième étape d'une journée de 15 heures, certainement, je suis d'accord avec vous.

Me Keenan: Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose, Monsieur le président, je voudrais dire que la loi canadienne est très en retard par rapport à celle des autres pays, surtout des pays européens, en ce qui a trait aux limites en matière d'heures de vol et de travail dans les airs. C'est vrai, non seulement pour les limites qui restreignent le nombre de jours de travail, mais aussi pour le nombre d'heures de travail dans la journée, pour le nombre d'heures dans une période de 30 jours ou de 90 jours, et pour les périodes de repos obligatoires après une journée de quinze heures. À l'heure actuelle, vous pouvez faire des journées de 15 heures d'une façon presque continue avec des périodes de repos de huit heures seulement entre les journées de travail.

La question est assez complexe et il faudrait des mesures législatives détaillées qui tiennent compte du type de vol, du nombre de jours de vol, c'est-à-dire de la fatigue cumulative plutôt que de la fatigue quotidienne.

Le président: Merci, messieurs. Nous vous savons gré d'avoir bien voulu prendre le temps de venir témoigner devant le comité aujourd'hui. Nous avons pris bonne note de vos observations et le comité va peser vos commentaires dans ses délibérations.

Me Keenan: Merci à vous monsieur le président et aux membres du comité.

M. Keyes: Une petite question d'intendance, si je peux la poser à...

M. Angus: Mais de quel régime?

M. Keyes: Si je pouvais faire maison nette, cela me conviendrait parfaitement.

À propos de l'étude article par article et du processus d'amendement prévu pour le 22 octobre, nous avez-vous dit, je me demandais si, comme on l'a fait dans d'autres comités, le greffier pourrait soumettre aux membres du comité une liste des amendements proposés qui pourrait faire suite aux témoignages des différents témoins qui se sont présentés devant le comité.

[Text]

The Chairman: That could be suggested?

Mr. Keyes: Well, that are actually drafted as a result of what has come forward by the witnesses to the committee.

The Chairman: You are looking for a summation of the various recommendations made by witnesses?

Mr. Keyes: Yes, prior to October 22.

Mr. Cuthbertson: Yes, we will do that in a book. But today, for example, he has not suggested any wording, so if you are interested in an amendment, it would have to be your wording. We are not going to suggest wording. We will simply record what has been recommended. Iain already has his in—it's an amendment and it's set. What we can do—

Mr. Keyes: I trust there will be more than one.

Mr. Cuthbertson: What we do is highlight the fact that this organization thinks this clause should be amended and perhaps whatever suggestion they have made.

The Chairman: Thank you. The committee is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

Le président: Qu'on pourrait suggérer?

M. Keyes: Qui serait bel et bien rédigée pour donner suite aux témoignages entendus par le comité.

Le président: Vous voulez un résumé des diverses recommandations faites par les témoins?

M. Keyes: Oui, avant le 22 octobre.

M. Cuthbertson: Oui, nous allons les compiler. Mais le témoin d'aujourd'hui, par exemple, n'a pas proposé de libellé, alors si vous désirez un amendement, vous devriez en proposer le texte. Nous n'allons pas proposer de libellé. Nous allons simplement consigner ce qui a été recommandé. Iain a déjà proposé la modification qui l'intéresse—c'est un amendement proposé en bonne et due forme. Ce que nous pouvons faire. . .

M. Keyes: J'imagine qu'il y en aura plus d'un.

M. Cuthbertson: Dans notre résumé, nous mettons en lumière le fait que telle ou telle organisation pense qu'une disposition devrait être amendée, et nous incluons ses suggestions.

Le président: Merci. La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

At 10:30 a.m.:

From the Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport:

John Doherty, President.

From the Canadian Union of Public Employees:

Amber Hockin-Jefferson, Health and Safety Chairperson,
Airline Division;

Richard Balnis, Research Officer.

At 3:30 p.m.:

From the Canadian Air Line Pilots Association:

Capt. R.J. McInnis, President;

John T. Keenan, Legal Counsel.

TÉMOINS

À 10 h 30:

Du Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport:

John Doherty, président.

Du Syndicat canadien de la fonction publique:

Amber Hockin-Jefferson, présidente, Santé et sécurité, Division aérienne;

Richard Balnis, agent de recherche.

À 15 h 30:

Du Canadian Air Line Pilots Association:

Le commandant R.J. McInnis, président;

John T. Keenan, conseiller juridique.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Thursday, October 10, 1991

Le jeudi 10 octobre 1991

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, consideration of Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act

Conformément à son Ordre de renvoi daté du 28 mai dernier, la considération du Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 10, 1991
(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:15 o'clock a.m. this day, in Room 705, 151 Sparks Street, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Robert Corbett, Stan Keyes, Sergio Marchi, Denis Pronovost and Lee Richardson.

Acting Member present: Harry Chadwick for Ken Atkinson.

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, the Committee proceeded to consider Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act. (See Issue No. 1 of the Standing Committee on Transport).

Witnesses: From the Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association: Ken Lopez, Chairman, Sub-Committee on Airports; Rosette Kertesz, Member. *From the Federation of Canadian Municipalities:* James Knight, Director General; Massimo Bergamini, Senior Policy Analyst.

Rosette Kertesz made a statement and, with the other witness, answered questions.

James Knight made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 OCTOBRE 1991
(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 h 15, à la pièce 705 du 151 rue Sparks, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Robert Corbett, Stan Keyes, Sergio Marchi, Denis Pronovost et Lee Richardson.

Membre suppléant présent: Harry Chadwick pour Ken Atkinson.

Conformément à son Ordre de renvoi daté du 28 mai 1991, le Comité entame l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. (*Voir fascicule No 1 du Comité permanent des transports*).

Témoins: Du «Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association»: Ken Lopez, président, Sous-comité des transports; Rosette Kertesz, membre. *De la Fédération canadienne des municipalités:* James Knight, directeur général; Massimo Bergamini, analyste principal des politiques.

Rosette Kertesz fait une déclaration, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

James Knight fait une déclaration, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

À 11 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, October 10, 1991

• 1015

The Chairman: I call the meeting to order. The committee is continuing its deliberations on Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act.

We have with us today witnesses from the Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association. Mr. Ken Lopez is chairman of the subcommittee on airports; Ms Rosette Kertesz is also a member. I invite these people to come to the table. I would ask them to make their presentation, after which I will ask members to put questions to the witnesses, or make comments, as they choose.

Ms Rosette Kertesz (Member, Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association): On behalf of the Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association, we welcome the opportunity to appear before your committee to address the environmental impact on communities related to airport operations and development.

We would like to thank our sponsors, Mr. Sergio Marchi and Mr. Roy MacLaren; Mr. Chairman, I would ask you to convey our thanks to Mr. MacLaren.

Permit me to say two things before I go on. First, my English is not perfect. Please bear with me. I do a bit of a mixture of French and English, and my pronunciation is not always correct.

Second, when we received a call from Mr. Toupin, we were given Bill C-5. I found the bill quite difficult to understand. It is quite vague. It talks about amendments, but if you do not have the original or more background, you are quite limited. I spent two days at the library, but all I could find were more amendments.

We are pleased to be here, and will take any questions you may have so that perhaps we can better answer the questions about the bill.

We recognize that the proposed amendments are related to the Aeronautics Act, and as such do not address the social and environmental impacts on the public. We submit that there must be a policy of direct action in place to deal with the social and environmental impact. This instrument will free the hands of government to deal with the growth of civil aviation as the need arises.

In our opinion, these are some of the issues the policy must deal with: noise emission standards; compensation and mitigation; corrections to some of the problems that exist; changes in existing and future operational procedures; and changes in existing and new developments, and so on.

If you permit me, I would like to walk you through this document paper that you have in front of you. First, the following items relating to sections 5.4 and 5.8 of the Aeronautics Act have been put together as guidelines for discussion. As such, they will have value only to the extent that they are used to support a logical line of thought, a definitive philosophy.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 10 octobre 1991

Le président: Je déclare la séance ouverte. Le comité reprend l'étude du projet de loi C-5, loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nous entendrons aujourd'hui la Fédération des résidents et des contribuables d'Etobicoke. M. Ken Lopez est président du Sous-comité chargé des aéroports; M^{me} Rosette Kertesz est aussi membre de la Fédération. J'invite les témoins à s'installer à la table. Je les invite à faire leur exposé après quoi les membres du comité pourront leur poser des questions ou leur faire part de leurs remarques.

Mme Rosette Kertesz (membre de la Fédération des résidents et des contribuables d'Etobicoke): Au nom de la Fédération des résidents et des contribuables d'Etobicoke, je suis heureuse de comparaître devant le comité pour discuter de l'incidence environnementale, sur notre collectivité, des activités actuelles et de l'expansion de l'aéroport.

Nous tenons à remercier tout particulièrement MM. Sergio Marchi et Roy MacLaren; nous vous demandons, monsieur le président, de transmettre nos remerciements à M. MacLaren.

Permettez-moi d'abord de dire deux choses. Je m'exprime assez mal en anglais et je fais dès lors appel à votre indulgence. J'ai tendance à mélanger le français et l'anglais, et ma prononciation laisse parfois à désirer.

Ensuite, lorsque M. Toupin nous a téléphoné, il nous a envoyé une copie du projet de loi C-5. J'ai trouvé le texte très difficile à comprendre. Il est très vague. Il y est question de modifications, mais quand on n'a pas l'original ou qu'on ne sait pas de quoi il en retourne, c'est très confus. J'ai passé deux jours à la bibliothèque, mais je n'ai pu y trouver autre chose que d'autres modifications.

Nous sommes heureux d'être ici, et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions, ce qui vous éclairera peut-être mieux sur notre position vis-à-vis du projet de loi.

Nous savons que les modifications proposées portent sur la Loi sur l'aéronautique et non pas les conséquences sociales et environnementales proprement dites. Or, nous estimons qu'il y a lieu de disposer d'une politique d'intervention directe de la population en matière d'incidences sociales et environnementales. Un mécanisme comme celui-là permettra au gouvernement de faire face à la croissance de l'aviation civile.

Selon nous, cette politique devrait aborder les thèmes suivants: normes d'émission de bruit, dédommagement et atténuation des incidences, correction des problèmes actuels, adaptation des procédures d'exploitation actuelles et futures et modification des aménagements fonciers actuels et à venir.

J'aimerais d'abord, si vous le voulez bien, commenter le document que vous avez devant vous. Je précise que les articles 5.4 et 5.8 de la Loi sur l'aéronautique y ont été réunis pour le besoin de discussion. Ces observations pourraient servir de principe directeur à la politique.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

The record of the federal government in respect to the development of Pearson is littered with inconsistencies. This state of affairs, however, is not without reason. It is the end result of human endeavour that is caught between a rock and a hard place. The federal government is damned if it does and damned if it does not.

This statement is not offered as a matter of sympathy. It is offered as a matter of fact. Therefore, any presentation that is so narrow as to cling to and promote this condition will make little impact. That presentation which is sensitive, feasible, and logical—in short, which offers the government an avenue of action that has some benefit for all parties concerned—will get a fair hearing.

The purpose of this amendment and the reasons for putting it forward at this time are not fully understood. Could they be explained in more detail? We would like it to be clarified to us if possible.

The Province of Ontario, through an order made by the minister under the Planning Act, established a restricted area around the lands expropriated for the new Pickering Airport. This was in the early 1970s. This restricted area was for the purpose of protecting future airport activity from incompatible land development. Therefore it would seem that the provinces already have the power they need to control land development adjacent to airports.

What is the degree of authority that will be devoted to the provinces? At this moment, it is not clear. If the delegation of authority to the provinces is restricted to allowing them to administer the enforcement of federal zoning regulations currently in place, this should pose no problem.

The explanatory note on page 6(a) refers to certain airports and certain airport sites. Is it correct to assume that this statement is related to the article in the October 2, 1991, issue of *The Globe and Mail*, "Going on Lease Status, Organization of Municipalities"?

What is of concern is whether this devolution of authority to the provinces gives them the right to enact new zoning regulations for an airport in the name of the federal government. If so, this is an entirely different matter. Such a move would then give the provinces planning development powers over an airport.

For instance, building a new runway makes no sense unless that runway can be zoned according to and in keeping with federal guidelines. It is realized that new runway development may be needed in the future for certain airports; but until the federal government recognizes that it has not met its obligations in terms of existing runway development, it should not be developing any new runways or giving any other level of government the right to do so.

The Central Mortgage and Housing Corporation has established building codes for the construction of commercial and residential buildings in the vicinity of airports, all designed to block out airport noise. But much housing,

Les réalisations du gouvernement fédéral dans le dossier de l'aéroport Pearson sont caractérisées par l'incohérence. Il y a des raisons à cela. En effet, le gouvernement fédéral est pris entre le marteau et l'enclume et il est blâmé quoi qu'il fasse.

Ce n'est pas pour le plaindre que je dis cela, ce n'est que la vérité. Toute proposition qui entérinerait cet état de chose n'aurait que peu de résultat, c'est pourquoi mon exposé cherchera à modifier cet état de fait. Nos propositions sont raisonnables, applicables et logiques et offrent au gouvernement une solution qui présente des avantages pour toutes les parties concernées.

Nous comprenons mal l'objet de cette modification ainsi que les raisons pour lesquelles elle est proposée aujourd'hui. Pourrait-on nous l'expliquer de façon plus détaillée? Nous aimerions obtenir des précisions.

En Ontario, en vertu d'une ordonnance prise par le ministre en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire, un périmètre de protection a été tracé autour des terrains expropriés pour l'aéroport de Pickering. Cela s'est fait au début des années 70. Ce périmètre devait servir à empêcher tout aménagement incompatible avec l'exploitation de l'aéroport. J'en conclus que la province a le pouvoir nécessaire pour régir l'aménagement des terres en périphérie des aéroports.

Dans ce cas, quel pouvoir sera conféré aux provinces? Pour l'instant, la réponse n'est pas claire. Si la délégation de pouvoir se borne à autoriser les provinces à administrer l'application de la réglementation fédérale sur l'occupation des sols, il ne devrait pas y avoir de problèmes.

La note explicative qui figure à la page 6a) parle des abords ou du voisinage d'un aéroport. A-t-on raison de croire qu'il y a là un lien avec l'article paru dans le *Globe and Mail* du 2 octobre 1991 et intitulé «Going on Lease Status, Organization of Municipalities».

La question qui nous préoccupe est celle de savoir si cette délégation de pouvoir aux provinces leur donnera le droit d'adopter de nouveaux règlements en matière d'aménagement des terres en périphérie d'un aéroport, au nom du gouvernement fédéral. Si c'est le cas, il s'agit de toute autre chose. Les provinces se verraient en effet conférer des pouvoirs de planification en ce qui a trait à l'avenir des aéroports.

Par exemple, la construction d'une nouvelle piste doit évidemment se faire en conformité avec les directives fédérales. Bien sûr, il faudra peut-être un jour construire une nouvelle piste dans certains aéroports, mais tant que le gouvernement fédéral n'aura pas reconnu qu'il a manqué à ses obligations jusqu'à ce jour, il ne devrait pas en construire de nouvelles ni donner à un autre gouvernement le pouvoir de le faire.

La Société centrale d'hypothèques et de logement a émis des normes de construction pour les immeubles résidentiels et commerciaux au voisinage des aéroports. Malheureusement, la plus grande partie des logements proches des aéroports ont

[Text]

apartment and condominium dwellings, was built before these noise-combatting codes came into effect. Therefore, even though quieter stage 3 aircraft are now coming into increasing use, there is still a problem.

Back in the 1960s and 1970s, the problem was one of the raw noise. For instance, a DC-8 in use at the time created a lot of raw noise, operating with unmodified 17,000-pounds-of-thrust engines. Today's stage 3 aircraft, although engineered for quieter operation, utilizes engines with much greater power levels, many being in the 50,000-to 60,000-pound-thrust category. This has resulted in aircarrier aircraft engines going from a high tenor note to a deep bass note.

• 1025

The net effect is that these engines now induce a type of harmonic vibration, particularly in those buildings that were constructed prior to the Central Mortgage and Housing code coming into effect. As a result, everything rattles, shakes, and sets up a distinct and very disturbing noise level and so on. When raw noise and induced noise is brought under control, so will the level of complaints. To be subjected to a very disturbing level of noise on a continuous basis for 18 hours a day does give positive grounds for complaint.

It is worth noting that Transport Canada makes a great effort to measure and monitor noise at its airports, measuring and monitoring raw outside noise, but they will not do it inside. This attitude would appear to be based on two factors. The small numbers of people adversely affected are not worth the effort. Noise is very much a subjective factor; therefore, it would not be possible to come up with a fair assessment. To this, it can only be said that if the numbers adversely affected are so small, why not resolve the problem once and for all? As for the subjective factor, it is possible to set a basic acceptable indoor noise level and to measure same, thereby eliminating subjectivity. They do it for industrial buildings and the permissible noise levels are enforced by law.

For people exposed to excessive airport noise, there is no law and there is no opportunity to escape. It is interesting to note that the City of Toronto insisted, in the agreement affecting Toronto Island Airport, that no jets be allowed—a move to combat noise. This for an airport where noise, due to the size of the aircraft employed, is a minor problem. But for peace in the cities, the attitude is damn the torpedoes. Why not? This city has no accountability and no obligation to spend money. They are interested in making a buck.

Why does this country have a Bill of Rights and Charter of Rights when the last thing the government wants to do is consider the ordinary citizen?

We did not come here to be negative. We realize the value of aviation transportation to this country and we do not wish to hinder same. But we do believe that it is possible for a society to progress without stepping all over the citizenry.

To this end, may we close by suggesting that the federal government establish a separate fund out of which compensation or correction in some manner be made to those who live in and own those residences where approved

[Translation]

été bâtis avant l'entrée en vigueur des normes anti-bruit. C'est donc dire que, même avec l'avènement des avions de troisième génération, plus silencieux, le problème demeure.

Dans les années 60 et 70, le problème tenait au bruit brut. Par exemple, le DC-8 en service à l'époque était très bruyant à cause de ses moteurs non modifiés d'une poussée de 17,000 livres. Aujourd'hui, les avions de troisième génération, même s'ils sont conçus pour être moins bruyants, sont équipés de moteurs beaucoup plus puissants, dont beaucoup sont dans la catégorie des 50 000 à 60 000 livres de poussée. Pour cette raison, le bruit des moteurs couvre maintenant la gamme des très aigus aux très graves.

En conséquence, ils induisent une vibration en résonnance, notamment dans les immeubles bâtis avant l'adoption de la norme antibruit de la SCHL. Pour cette raison, tout se met à vibrer et à s'entrechoquer et à engendrer un bruit particulier très inconfortable. Le jour où le bruit brut et le bruit induit seront limités, le nombre de plaintes diminuera. Être assujéti à des agressions acoustiques 18 heures par jour, sans interruption, donne amplement de quoi se plaindre.

Il y a lieu de signaler que Transports Canada fait beaucoup pour mesurer le bruit provenant des aéroports mais à l'extérieur seulement et non à l'intérieur. Il semble qu'il y ait deux raisons à cela. Le petit nombre de personnes incommodées ne semble pas en valoir la peine. Comme le bruit est une impression subjective, il n'est pas possible de l'évaluer avec justesse. Le seul argument que je peux utiliser c'est que si le nombre de victimes est si faible pourquoi ne pas régler le problème une fois pour toutes? Pour ce qui est de l'élément subjectif, il est possible de déterminer un niveau de bruit intérieur acceptable et donc de le mesurer pour éliminer toute subjectivité. Cela se fait pour les immeubles industriels, et les limites tolérables, sont fixées dans la loi.

Or, les victimes du bruit des aéroports ne peuvent se prévaloir d'aucune loi ni d'aucun recours. Je note que la ville de Toronto, dans sa lutte antibruit, a interdit l'accès à l'aéroport de Toronto Island aux avions à réaction. Il s'agit pourtant là d'un aéroport où, à cause de la petite taille des appareils qui l'utilisent, le bruit est un problème mineur. Mais quant à assurer la tranquillité dans les villes, alors là, on s'en font. Et pourquoi pas? La ville n'a pas de compte à rendre et n'est pas obligée de dépenser de l'argent. Elle veut seulement faire de l'argent.

À quoi sert la Déclaration canadienne des droits ou la Charte, alors que la dernière chose que veut le gouvernement c'est s'occuper du citoyen ordinaire.

Nous ne sommes pas venus ici pour être négatifs. Nous reconnaissons la valeur de l'aviation pour le pays, et nous ne voulons pas qu'elle soit menacée. Par contre, nous pensons qu'il est possible pour la société de faire des progrès sans littéralement piétiner ses citoyens.

C'est pourquoi nous suggérons que le gouvernement fédéral crée un fonds de dédommagement et de réparation à l'intention de ceux qui habitent là où il a été établi qu'un problème existe. C'est dans ce fonds plutôt que dans les

[Texte]

measuring identifies a definite problem? As a starter, the new fine to be levied against noise transgressors should go into such a fund and not into general revenue. When those problems that persist are satisfactorily addressed, then there can be no objection to developing authority to another level of government. But if development is being exercised simply as a way to get out from under, then we must expect the problem to grow and to be a hindrance to growth.

In 1965 the Ontario provincial government had plans to implement the development of that section of Highway 401 that traverses Metropolitan Toronto, from its existing four lanes to twelve lanes. This initiative was based on the realization that additional highway capacity was needed, supplemented of course by the usual traffic forecasts.

• 1030

The announcement of these plans did not include any consideration for compensation to those property owners whose property was not needed for the expansion but who by being directly adjacent to the expanded 401 would suffer injurious affliction due to the noise generated by the increased traffic. However, in response to strong representation the provincial government changed its policy, and offered to compensate those property owners adversely affected. Such compensation included the opportunity for the homeowner to sell his or her property to the provincial government.

Since 1965, the provincial government has attempted to ameliorate the effects of highway noise through a program of building noise baffles along both sides of the 401 where noise-sensitive areas exist, whatever the municipality. The province has been aided in these endeavours since 1965 by advanced technology: better muffler systems, reduced engine noise, improved tires with lower noise emissions. It is to the credit of the provincial government that it has not used these technology advances as a reason for doing nothing, but over the years has continued this program of baffled construction.

The Stapleton noise insulation program, which you will find enclosed in the documents, is a more relevant example of official response to the problem of airport noise. See the September 1991 issue of *Home Mechanix*. This Denver airport, being a major aviation centre, without doubt, housed stage 3 aircraft, and can be expected to do so in increasing numbers. But unlike Transport Canada, it is not hanging its hat on this fact alone. It is taking positive supplementary action to reduce the adverse effects of airport noise.

We hope this will prove useful in your committee's deliberations. And for clarification or explanation, the committee may want to ask us questions, which we will be happy to answer. Thank you.

The Chairman: Thank you, Ms Kertesz. I appreciate the work that has gone into your submission. Your two or three days at the library I think is quite evident.

Mr. Marchi (York West): I would like to thank our guests for coming to the committee and sharing some of their observations, which I think are valuable, because they represent an organization in a community that has been battling this on a real live basis for a number of years now.

[Traduction]

recettes générales que devraient être versées les amendes qui sont imposées à ceux qui violent les normes antibruit. Lorsque ces problèmes de longue date auront été réglés, rien ne s'opposera à la délégation de pouvoir à un autre ordre de gouvernement. Mais si cette délégation n'est qu'une dérobade, il faut s'attendre à ce que ce problème prenne de l'ampleur et nuise à la croissance.

En 1965, le gouvernement provincial de l'Ontario envisageant de porter de quatre à douze voies la portion de l'autoroute 401 qui traverse la ville de Toronto. On prévoyait en effet avoir besoin d'autoroutes plus grandes à cause de l'augmentation de la circulation.

Il n'était pas question de dédommager les riverains de l'autoroute qui allait subir un préjudice en raison du bruit produit par l'augmentation de la circulation. Cependant, face à de vives protestations, le gouvernement provincial s'est ravisé et a offert de les dédommager, notamment en leur proposant d'acheter leurs propriétés.

Depuis 1965, le gouvernement provincial a cherché à lutter contre le bruit de la circulation en érigeant des écrans acoustiques le long de la 401 où le bruit est un problème, et ce, quelle que soit la municipalité en cause. Depuis, la technologie a fait des progrès: pots d'échappement améliorés, atténuation des bruits des moteurs et des pneus. Il faut être reconnaissant au gouvernement provincial de ne pas avoir profité de ces progrès pour rester passif; au contraire, il a poursuivi son programme de construction des écrans.

Le programme d'isolation acoustique Stapleton, décrit dans les documents ci-joints, est un exemple plus pertinent de la réaction des pouvoirs publics contre le bruit en provenance des aéroports. Je vous renvoie au numéro de septembre de 1991 de *Home Mechanix*. L'aéroport de Denver, un aéroport important, accueille des appareils de troisième génération et continuera de le faire en nombre croissant. Contrairement à Transports Canada, cependant, il n'en reste pas là. Il prend des mesures additionnelles pour atténuer les effets négatifs du bruit.

Nous espérons que notre contribution sera utile aux délibérations du comité. Si vous souhaitez des explications et des éclaircissements, nous serons heureux de répondre à vos questions. Merci.

Le président: Merci, madame Kertesz. Je vois combien vous avez consacré d'efforts à la préparation de votre exposé. Le résultat de vos deux ou trois journées passées à la bibliothèque saute aux yeux.

M. Marchi (York-Ouest): Je tiens à remercier nos invités d'être venus au comité et de nous avoir fait part de leurs observations, qui sont précieuses parce qu'elles émanent d'une association de citoyens qui luttent depuis des années déjà.

[Text]

I have a couple of questions. First, as you know, the bill suggests new levies of fines; that is to say, going from \$1,000 to \$5,000 for individuals, and from \$1,000 to \$10,000 for corporations. I am just wondering if the organization... I know that Ken has spent some 30 years at Transport Canada before enjoying his retirement, and I am just wondering whether it would be your experience that the new fines would act as a deterrent for those who have abused or continue to abuse the noise regulations.

Second, you can share some of the concerns on the following point. Groups in my area are frustrated, in part because they feel that when there is a noise violation and they call the airport there is no immediate response, or there is a tape recorder. Therefore, the idea of an ombudsman type of individual has been raised as a way of trying to at least, from a systematic viewpoint, deal with noise violations as they come up, and not necessarily days later—which gives a feeling to the community groups that somehow their complaints have gone into this big, dark, black hole. So I would like to start with those two questions.

• 1035

Ms Kertesz: I will let Mr. Lopez address the fines. I would like to address the point of calling in to the complaints department.

The procedure you have in place is made to defeat people from calling in. I am not talking about the staff itself—the staff does a pretty good job in trying to answer as much as possible—but the system of calling.

Number one, when you call, the line is often busy. Secondly, if you do not have an officer on the other end you get a very long message, and then many long questions that you have to answer.

If it happens during early morning or late at night, the average person is not going to get out of bed. You are aggravated enough to be awakened or kept up. No one is going to get out of bed—except perhaps me.

Secondly, people feel defeated. If you take the trouble to walk through the area in which I live, Queensview Village, a very beautiful and quiet community prior to May 1988, and if you speak to the people, they will simply ask you what is the point of calling. Nothing is being done, no one is listening, and we are not getting anywhere.

Transport Canada produces those charts and says there are less noise complaints, and therefore no problems. It is not a true picture of the situation.

Mr. Marchi: Can we have some order here?

Ms Kertesz: I will let Mr. Lopez answer on the question of fines.

Mr. Ken Lopez (Chairman, Subcommittee on Airports, Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association): Mr. Marchi, I want to support Rosette on these complaints. I understand that Ms Doherty was here the other day and one of the members of this committee accused her of saying she was the only one.

[Translation]

J'ai deux questions. D'abord, comme vous le savez, le projet de loi prévoit des amendes de 1,000 à 5,000 dollars pour les personnes physiques et de 1,000 à 10,000 dollars pour les personnes morales. Je sais que Ken a passé 30 ans de sa vie à Transports Canada avant de prendre sa retraite, et je me demandais si, selon lui, les nouvelles amendes auront un effet dissuasif sur ceux qui transgressent les normes anti-bruit.

Ensuite, j'aimerais savoir ce que vous pensez de ce qui suit. Dans ma circonscription, les citoyens se plaignent d'avoir un répondeur au bout du fil lorsqu'ils appellent à l'aéroport pour se plaindre du bruit. Ils ont suggéré la création d'un poste de protecteur du citoyen qui s'occuperait sur le champ des plaintes concernant le bruit des avions pour éviter que les gens n'aient l'impression qu'elles se perdent dans le silence des espaces infinis. Voilà mes deux premières questions.

Mme Kertesz: Je vais laisser M. Lopez répondre à la question concernant les amendes et je répondrai à celle qui concerne le service des plaintes.

Le mécanisme actuel a pour effet de dissuader les citoyens de téléphoner pour se plaindre. Je ne parle pas du personnel, qui fait du très bon travail pour essayer de donner des réponses aussi complètes que possible, mais bien des mécanisme.

Pour commencer, la ligne est souvent occupée. Ensuite, si l'on ne tombe pas sur un employé, on doit écouter un très long message suivi d'un grand nombre de questions auxquelles il faut répondre.

Si le bruit se produit tôt le matin ou tard le soir, habituellement, personne ne sort du lit. C'est déjà assez d'avoir été réveillée ou de ne plus pouvoir retrouver le sommeil. Personne ne va se lever, sauf moi, peut-être.

Ensuite, on se dit: «À quoi bon». Si vous prenez la peine de vous promener dans mon quartier, Queensview Village, une très belle localité bien tranquille avant mai 1988, et si vous posez la question aux gens, ils vous demanderont à quoi cela peut bien servir de téléphoner. On ne fait rien, personne n'écoute, et ça ne donne rien.

Transports Canada publie des tableaux qui montrent qu'il y a moins de plaintes contre le bruit et qu'il n'y a donc pas de problème. Ça ne reflète pas la réalité.

M. Marchi: Un peu d'ordre, s'il-vous-plaît.

Mme Kertesz: Je passe la parole à M. Lopez qui vous répondra au sujet des amendes.

M. Ken Lopez (président, sous-comité des aéroports, Fédération des résidents et des contribuables d'Etobicoke): Monsieur Marchi, je confirme ce que Rosette a dit à propos des plaintes. Je crois savoir que M^{me} Doherty était ici l'autre jour et qu'un des membres du comité l'a accusée d'être la seule protestataire.

[Texte]

Well, I can tell you that she is a leader in her community. As a follow-up to what she said, people phone her and ask her to call. She has evidence but she is not the only one. I wanted to correct that.

I do not know where he gets his information, but if he gets it from his civil servants they are being dishonest. I am very strong on that point. I think MPs should be more responsible. I wanted to defend her on that.

On the aspect of the fines, sir, it came up three years ago when the Hon. Shirley Martin conducted some public meetings just before this airport issue started to roll. The matter of fines came up. At the time, sir, we actually were trying to get records of how many fines were imposed on these airlines. I do not think any was imposed on any airline. We brought it up to her at the time that there should be fines, and they should have teeth. I think \$10,000 would have some teeth.

There has to be teeth to stop the violation. When you are talking about a \$1-billion operation, \$1,000 would not matter. Fines have to have teeth in them. We are looking at a figure of around \$10,000.

Mr. Marchi: I think you also are talking about enforcement, because I think that is where it is at. The testimony to date is that whether or not they are levied, in the end, through courts of appeal or lack of enforcement, they do not get paid. So whether they are \$1,000 or \$10,000. . .

To date, Mr. Clerk, we are still awaiting the numbers on the question of violations promised to us by the Transport Department. I would hope, if they have not given them to you and they are in the room today, that they can get on with it and provide us with them while we are deliberating so that we can make some use of them.

• 1040

You talked about a compensation fund, and I find it quite creative that you suggest that any fines levied to corporations or individuals, the moneys, rather than going back into general revenues be put in a fund that can be utilized either to battle or respond to the problem of noise of pollution in the area. I find that creative.

In terms of the compensation issue, has the community appealed in the past? I know some houses in our area have done so. I am wondering if it has been done as a collective action, whereby they have appealed their property tax assessment to the city and ultimately to the province, and if there has been any success in getting a reduction in one's property taxes as a result of the noise factor and how that will depreciate one's value and obviously one's aesthetics.

Ms Kertesz: Mr. Marchi, there are precedents for that. Firstly, the representative from Hamilton, Mr. Keyes, would very well know that Hamilton did indeed compensate an area several years back. I do not recall the year exactly, but it did.

[Traduction]

Eh bien, je vous dirai qu'elle est un chef de file chez-nous. Après ce qu'elle a dit, des gens se sont mis à lui téléphoner pour lui demander d'appeler. Elle a des preuves, mais elle n'est pas la seule. Je voulais rectifier les choses.

J'ignore de qui il tient ces renseignements, mais s'ils proviennent des fonctionnaires, ils ne sont pas honnêtes. J'insiste là-dessus. Je pense que les députés devraient être plus responsables. Je tenais à la défendre.

Pour ce qui est des amendes, la question a été soulevée il y a trois ans lorsque M^{me} Shirley Martin a tenu des assemblées publiques juste avant que n'éclate le débat sur l'aéroport. C'est à ce moment-là qu'il a été question d'amendes. À l'époque, nous avons même essayé d'obtenir les dossiers pour déterminer combien d'amendes avaient été imposées aux compagnies aériennes. Ce n'est pas arrivé une seule fois, je crois. C'est ce que nous lui avons fait valoir la dernière fois: nous lui avons dit qu'il devrait y avoir des amendes et qu'elles devraient être sévères. Et je pense qu'une amende de 10,000 dollars serait assez sévère.

Il faut de véritables sanctions pour que tout cela cesse. Pour une exploitation qui rapporte un milliard de dollars, 1,000 dollars c'est insignifiant. Il faut que les amendes soient sévères. Quelque chose comme 10,000 dollars.

M. Marchi: Vous parlez aussi de l'application d'un règlement, car c'est là où se situe le problème, je crois. D'après ce que j'ai entendu jusqu'à ce jour, que les amendes soient imposées ou non, au bout du compte, à la suite d'un appel ou parce que les jugements ne sont pas exécutés, l'amende n'est pas versée. Dans ce cas, qu'il s'agisse de 1,000 ou de 10,000 dollars. . .

Monsieur le greffier, nous attendons toujours le chiffre sur le nombre d'infractions que nous a promis le ministère des Transports. Si les représentants du ministère ne vous les ont pas encore remis et s'ils sont dans la salle aujourd'hui, j'espère qu'ils feront diligence pour que nous puissions nous en servir au moment où nous discuterons de la question.

Vous avez aussi parlé d'un fonds de dédommagement. Vous avez fait preuve de beaucoup d'imagination en suggérant que les amendes imposées aux particuliers et aux sociétés soient versées dans une caisse de lutte contre la pollution par le bruit plutôt qu'aux recettes générales. C'est bien trouvé.

Des citoyens ont-ils déjà fait une demande de dédommagement? Je sais que certains propriétaires l'ont fait dans ma circonscription. Ont-ils ensemble contesté leur évaluation de taxes foncières auprès de la municipalité et de la province? Ont-ils obtenu une réduction à cause du bruit et de la dépréciation de leur propriété?

Mme Kertesz: Il y a en effet des précédents. Le député de Hamilton, M. Keyes, doit savoir que la ville de Hamilton a versé un dédommagement, il y a quelques années. Je ne me souviens pas quand exactement, mais ça s'est fait. Le cas

[Text]

In Etobicoke there was a case last summer, and they received a reduction in their tax. It was a minute reduction, but it was a recognition of the problem. There are many people this year who have appealed their taxes and the decision is pending.

When we talk about compensation, let us go back to Mirabel, when, prior to building Mirabel, expropriation took place. They did not only expropriate houses, I understand, that were going to be in the way of the runway, but they also expropriated, according to the NEF, and I am not positive but I believe it went to the 25 NEF or maybe 20 NEF. So for Transport Canada to say that they did not compensate is not exactly correct.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Welcome to the committee. I am sorry I did not catch the first couple of pages, but I am a quick reader and caught up.

Ms Kertesz: can you tell me when you moved into the airport area?

Ms Kertesz: In 1971, sir. I moved into an area, Mr. Richardson, that was outside of any flight path or the noise cone, and as a matter of fact I can produce that to you at the moment, sir.

Therefore, my buildings were built without any mitigation, no protection whatsoever, and in the six complexes I live in, sir, you have close to 10,000 people living there. You have in the community itself many other condominiums, homes. You have schools, nurseries. You have two schools. One has 20 portables, the other one has eight portables.

In May 1988, when they changed their procedures, we ended up under a flight path overnight.

Mr. Richardson: Are you aware of any noise monitoring done by the Department of Transport immediately in the vicinity of your apartment?

Ms Kertesz: I understand that Transport Canada had an American company come in, in July 1990. As a matter of fact they called me at the time. Unfortunately, at that time I had a personal loss, and I did not get involved with the issue at the time. They did monitor certain areas. It was not in high impact, by the way, because I do keep a record and it is well known. I am sure that Mr. Austin can tell you that. I do keep a record of the incidents. When I am at home and I am being disturbed, I do record it. When the tests were done, it was not during the high impact.

• 1045

Mr. Richardson: In a February 27 *Etobicoke Guardian* article, you are quoted as saying that "the data is manipulated and they use empty planes on the best runways with the best pilots for their studies". Can you tell me on what you base this theory?

Ms Kertesz: We are talking about when they test aircrafts to see how noisy they are. It is information I received from people involved saying that when you test an aircraft it is not necessarily filled with people and baggage and it does not have to go through certain runways. They are being tested in a contained area, and this does not come from me, sir, it comes from professionals who are involved.

[Translation]

s'est présenté à Etobicoke l'été dernier, et l'évaluation foncière a été réduite. C'était minime, mais c'était au moins une reconnaissance du problème. Beaucoup de propriétaires ont contesté leur évaluation cette année, et une décision est en instance.

Prenons le cas de Mirabel. Avant la construction, il y a eu des expropriations. On n'a pas exproprié uniquement les habitations dans l'axe de la piste, mais aussi aux alentours en fonction des prévisions d'ambiance sonore: entre 20 et 25. Le Ministère des Transports ne dit donc pas la vérité lorsqu'il affirme qu'il n'y a pas eu de dédommagement.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Je vous souhaite la bienvenue au comité. Je n'étais pas là pour les premières pages de votre exposé, mais je lis vite et je vous ai rattrapé.

Madame Kertesz, quand avez-vous emménagé aux abords de l'aéroport?

Mme Kertesz: En 1971. C'était à l'extérieur de toutes trajectoires de vol ou de la courbe isopsonique. Je peux d'ailleurs vous en donner la preuve à l'instant.

L'immeuble où j'habite a donc été construit sans la moindre insonorisation et, dans l'ensemble domiciliaire de six immeubles où j'habite, il y a près de 10,000 personnes. Dans le reste du quartier, il y a aussi un grand nombre de maisons et de condominiums. Il y a aussi des écoles, des garderies. Il y a deux écoles: l'une a 20 classes mobiles préfabriquées et l'autre 8.

En 1988, lorsque les procédures ont changé, nous nous sommes retrouvés du jour au lendemain sous une trajectoire de vol.

M. Richardson: Savez-vous si le Ministère des Transports contrôle le bruit dans le voisinage immédiat de votre appartement?

Mme Kertesz: Je sais que Transports Canada a fait venir une figure américaine en juillet 1990. Ces gens-là m'ont même téléphoné à cette époque. Malheureusement, je venais de perdre un proche, et je ne voulais pas m'occuper de la question. Des contrôles ont été effectués en certains endroits. Mais pas dans les périodes de pointe, soniques. Je le sais, parce que je tiens un registre et tout le monde le sait. M. Austin vous le dira. Je tiens un registre des incidents. Lorsque je suis chez moi et que le bruit me dérange, j'en prends note. Quand les contrôles ont eu lieu, ce n'était pas pendant les périodes de pointe.

M. Richardson: Dans un article du *Etobicoke Guardian* du 27 février, vous auriez dit ce qui suit: «les données sont truquées, les meilleurs appareils, les meilleures pistes et les meilleurs pilotes étant retenus pour leurs études». De quoi s'agit-il au juste?

Mme Kertesz: Il s'agit des essais en vol pour déterminer le bruit des avions. Des personnes qui ont fait partie de ces essais m'ont assuré que les appareils en question n'ont pas nécessairement de passagers à bord avec des bagages, et ne sont pas obligés d'emprunter certaines pistes. Toujours d'après les spécialistes qui effectuent ces tests, ceux-ci sont effectués dans un secteur réservé.

[Texte]

You know very well when they test an aircraft it is not loaded and the weather is not always negative, so we know it is not 100%. If you read the ICAO report on it, which I read. . . I have read many things, Mr. Richardson, believe me. I know a great deal.

Mr. Richardson: I have not suggested I have any doubt of that.

Ms Kertesz: Thank you, sir.

Mr. Richardson: Because you are so well informed, do you go to public meetings put on by Transport Canada, for example?

Ms Kertesz: I have gone to many of the meetings except one where they hired this American firm to produce the noise level to show the communities what aircraft noise is. I am an expert at that. I live under aircrafts, and I have met with Transport Canada so many times. I sat at the trimunicipal committee, which Mr. Chadwick was a member of. So I am very well versed on it. I did not go to this particular one. I did not feel the need because I did not feel it was representative of what was happening and there was no point in my going. I also had other previous engagements.

Mr. Lopez: I would just like to reinforce that I have been to many of these meetings, sir, and I found them brain-washing. The residents asked questions and have not got honest answers, Mr. Richardson.

I am a professional engineer. I heard Mr. Marchi say I spent 30 years with Transport Canada. I was 28 years with Transport Canada, but I spent 2 years with Public Works when we were transferred, but I still think I am a Transport Canada man.

I remember an incident where they gave a presentation to the Etobicoke council and I sat in that audience and listened. A question was asked by a councillor whether that part of the runway on the southern parallel was going to go over Dixon Road. The officials of Transport Canada could not tell this gentlemen whether it did or did not.

I am also a designer of airports so I knew they knew where it went. I found these meetings are not really objective in dealing with the people.

Up to today, the people are trying to find out. Whether it is an ordinary man or lady in Mississauga or Etobicoke, North York or Brampton, he or she wants to know if the house is under the flight path and the height. We have been trying to get this information, Mr. Richardson, and if you can help us out, help us out in this. Direct your people to give us this information. We want to know on the flight paths superimposed on a map of the local communities. We want to know where the map shows the streets, and so forth. I am telling you the real need of the public.

Mr. Richardson: Who is "they"? Who are you purporting to represent here, Mr. Lopez?

[Traduction]

Les essais ne sont donc pas effectués sur des appareils chargés ni par mauvais temps, si bien que les résultats ne sont pas entièrement fiables. Il y a le rapport de l'OACI et bien d'autres documents que j'ai lus. Faites-moi confiance monsieur Richardson, je connais le sujet.

M. Richardson: Je n'en doute point.

Mme Kertesz: Parfait.

M. Richardson: Assistez-vous aux réunions organisées par Transports Canada?

Mme Kertesz: J'ai en effet assisté à de nombreuses réunions, mais pas à celle pour laquelle le ministère a engagé une firme américaine censée reproduire le bruit des avions pour expliquer aux gens de quoi il s'agit au juste. Il se fait que je suis un expert dans ce domaine et j'ai eu d'innombrables réunions avec des représentants de Transport Canada. J'ai assisté entre autre, au comité trimunicipal dont faisait partie M. Chadwick. Si je n'ai pas assisté à cette réunion, parce qu'elle n'était pas intéressante et qu'elle ne m'aurait servi à rien et, d'ailleurs, j'avais d'autres engagements.

M. Lopez: J'ai moi aussi assisté à de nombreuses réunions de ce genre, ce qui m'a permis de constater qu'il s'agit en réalité de lavage de cerveau. Les riverains qui ont posé des questions n'ont pas obtenu de réponses honnêtes, monsieur Richardson.

Je suis ingénieur diplômé. M. Marchi avait dit que j'ai travaillé 30 ans à Transports Canada alors qu'en réalité j'y ai passé 28 ans et deux ans aux Travaux publics, mais je me considère toujours comme faisant partie de Transports Canada.

Je me souviens notamment d'une réunion avec le Conseil d'Etobicoke, réunion à laquelle j'ai assisté. Un conseiller municipal avait demandé si une des pistes allait traverser la route de Dixon, question à laquelle les représentants de Transports Canada ont prétendu ne pas pouvoir répondre.

Or, il se fait que j'ai travaillé à la préparation d'un rapport et je sais donc fort bien que ces fonctionnaires connaissent parfaitement le trajet de la piste en question. Je suis donc bien placé pour savoir que ce n'est pas avec ce genre de réunion que les riverains parviendront à connaître la vérité.

Mais les gens veulent savoir. Qu'il s'agisse d'un habitant de Mississauga, d'Etobicoke, de North York ou de Brampton, ils veulent tous savoir si oui ou non leur maison se trouve dans un couloir aérien et à quelle hauteur les avions les survoleront. Voilà ce que nous voulons tous savoir et si cela dépend de vous monsieur Richardson, nous vous demandons de bien vouloir faire en sorte qu'on puisse obtenir ces renseignements. Nous voudrions notamment voir les tracés aériens par rapport au plan de l'agglomération, y compris chaque rue. Voilà donc ce que le public tient à savoir.

M. Richardson: Mais qui est-ce que vous représentez monsieur Lopez?

• 1050

Mr. Lopez: I am sorry you were late.

Mr. Richardson: I apologize for that.

M. Lopez: Dommage que vous soyez arrivé en retard.

M. Richardson: Veuillez m'en excuser

[Text]

Mr. Lopez: I represent the Etobicoke Federation of Ratepayers and Residents Association. It is an umbrella group. We have approximately 17 ratepayer groups.

Mr. Richardson: And Mr. Lopez—

Mr. Lopez: If you will hear me out, I am trying to show you the structures.

Mr. Richardson: I am just trying to determine the extent to which you represent any particular—

Mr. Lopez: I am saying I am the subcommittee chairman of that group.

Mr. Richardson: I see. Did this ratepayers association ask you to appear here today? Do we have a resolution from that committee asking you or did you just appear on your own behalf?

Mr. Marchi: We asked him.

Mr. Richardson: You purport to represent the ratepayers association. I am asking you if they asked you to appear.

Mr. Lopez: Yes, sir. I have that mandate. I am looking after that whole issue.

Mr. Richardson: Did you adopt that mandate yourself, or do we have something from the ratepayers?

An hon. member: Come on!

The Chairman: Order.

Mr. Lopez: I am willing to deal with this gentleman.

Mr. Keyes (Hamilton West): You interrupt him every time he tries to answer.

Mr. Lopez: I can defend myself against the gentleman, sir.

Mr. Richardson: There is no need to defend yourself. I am merely asking a question.

Mr. Lopez: I will answer you, sir. I represent the group. I was appointed by the federation to look after this whole airport issue and I have been chairman ever since Shirley Martin started her public meetings, and that is three years ago. I have stacks of paper. They know that I am appearing here today because I report every month. We have monthly meetings and there is a report given every month of all finances and all issues we take.

Ms Kertesz: Our meeting was last week, Mr. Richardson, so they are indeed aware.

Mr. Lopez: By the way, you are invited to any of our meetings. I think maybe you should be educated, sir.

Mr. Richardson: I may double the attendance if I attend your meetings. You are pretty active in these groups, I take it, Mr. Lopez.

Mr. Lopez: I have been active ever since I lived in Etobicoke in 1958.

Mr. Richardson: Did you run for public office there, Mr. Lopez?

Mr. Lopez: I was a trustee for the board of education in the early 1970s.

[Translation]

M. Lopez: Je représente la Fédération des associations de contribuables et de résidents d'Etobicoke, qui regroupe 17 groupes de contribuables.

M. Richardson: Et, M. Lopez...

M. Lopez: Si vous permettez, je vais tout vous expliquer.

M. Richardson: Je voudrais savoir qui vous représentez.

M. Lopez: Je suis le président du sous-comité de ces groupes.

M. Richardson: D'accord. Est-ce l'association des contribuables qui vous a demandé de comparaître aujourd'hui? Le Comité vous a-t-il invité à comparaître ou bien est-ce vous-même qui avez décidé de venir?

M. Marchi: Nous lui avons déjà posé la question.

M. Richardson: Vous nous dites que vous représentez l'association des contribuables et moi je voudrais savoir si ce sont eux qui vous ont demandé de comparaître.

M. Lopez: Oui, c'est à leur demande que je suis ici, car je suis justement chargé de cette question.

M. Richardson: Avez-vous un document prouvant que vous avez été mandaté par ces personnes?

Une voix: Voyons, voyons!

Le président: À l'ordre!

M. Lopez: Je suis prêt à me débrouiller, monsieur.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Vous l'interrompez chaque fois qu'il veut répondre.

M. Lopez: Je peux me défendre contre ses attaques.

M. Richardson: Vous n'avez pas besoin de vous défendre. Je vous pose simplement des questions.

M. Lopez: Donc je vous le répète, je représente ce groupe. La Fédération m'a chargé du problème de l'aéroport; je suis président du comité depuis trois ans, date à laquelle Shirley Martin avait lancé les audiences publiques. J'ai un tas de documents. Ils savent fort bien que je comparais à la présente réunion, car je dois leur rendre compte tous les mois, lors des réunions mensuelles au cours desquelles on fait le point de la situation financière et de toutes les autres questions.

Mme Kertesz: Comme nous nous sommes justement réunis la semaine dernière, ils sont au courant de tout cela.

M. Lopez: Il serait peut-être utile que vous assistiez à une de nos réunions.

M. Richardson: Si je venais, cela doublerait du coup le nombre de personnes. Vous jouez un rôle fort actif au sein de ce groupe, me semble-t-il, monsieur Lopez.

M. Lopez: J'ai participé à toutes sortes d'activités depuis que je me suis installé à Étobicoke en 1958.

M. Richardson: Avez-vous jamais occupé une charge publique monsieur Lopez?

M. Lopez: Au début des années soixante-dix je faisais partie de la Commission scolaire.

[Texte]

The Chairman: Mr. Richardson, I think your time is up.

Mr. Keyes, I want to address the matter. When Mr. Marchi was putting questions to the witnesses, the government members gave Mr. Marchi the benefit and did not interrupt. I would appreciate that you bear that in mind. I would also ask that government members respect the decorum of the committee's proceedings and I will do my best to keep order. Mr. Keyes, on the second round.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, if I do have to interrupt proceedings for good reason, then I will bring it up as a point of order. I will do it in a proper method to ensure that the witnesses get a fair hand within this committee.

So often we hear through briefs from our witnesses, briefs that contain all the important facts, etc., but sometimes we forget to put a face on these issues. Rosette, where is your house located in proximity to Pearson International Airport? I do not need exact figures or anything.

Ms Kertesz: I live on Dixon and Kipling, which is about three miles from the airport. Mr. Austin, you would know. Is it three miles from the airport?

Mr. David Austin (Director of Communications, Pearson International Airport, Transport Canada): Yes, it is about three miles.

Mr. Keyes: About a mile off the flight path.

Ms Kertesz: That is correct. The centre line of the flight path is supposed to be the 401 Highway, but we are now directly under the flight path.

Mr. Keyes: Rosette, just how noisy is it? Do windows shake? Do you have to stop talking when a plane goes overhead?

Ms Kertesz: As I explained, our buildings were built without any type of mitigation. We do not have double-glazed windows, we do not have insulation, we do not have air-conditioning. I do put on my air-conditioning in the summer, window ones. With everything closed—I have no window in the kitchen—the vibration is very strong in the kitchen. The noise is very strong. I can walk in a closet and feel the same way. Departures are absolutely unbearable.

Mr. Keyes: Has this become a health problem for you?

Ms Kertesz: It is affecting us in many ways. My neighbours and I do not have a choice any more of when we go to sleep or when we get up. It is dictated by operations. If an aircraft passes by at 5 a.m., there are carriers and different planes, you're awakened again. Imagine trying to rest and then you get aggravated because you're awakened. You don't fall asleep for some time, and when you're in deep sleep again, good morning, it's the noise. Whether it's Saturday, Sunday, or Monday doesn't make much difference.

[Traduction]

Le président: Monsieur Richardson, vous avez épuisé votre temps.

Pendant que M. Marchi interrogeait les témoins, les députés du gouvernement ne l'ont pas interrompu et je demanderai donc à tous d'en faire autant. Je demanderai également aux députés gouvernementaux de bien vouloir observer le déquorum. Monsieur Keyes, vous aurez la parole pour le deuxième tour.

M. Keyes: Monsieur le président, si je me vois obligé d'interrompre la discussion pour des motifs valables, j'invoquerai le Règlement de façon que les témoins soient traités selon les règles.

Outre les mémoires des témoins qui nous donnent toutes sortes d'éléments d'informations fort utiles, il est également important de connaître des détails d'ordre plus pratique ou personnel. Ainsi Rosette, pourriez-vous nous dire où se situe votre maison par rapport à l'Aéroport international de Pearson?

Mme Kertesz: J'habite au carrefour de Dixon et Kipling, à trois milles environ de l'aéroport. C'est bien cela, n'est-ce pas, M. Austin?

M. David Austin (directeur des Communications, Aéroport international Pearson, Transports Canada): C'est exact.

M. Keyes: À un mille en dehors du couloir aérien.

Mme Kertesz: C'est exact. L'axe médian du couloir aérien coïncide avec la route 401 et nous sommes maintenant situés exactement en dessous du couloir aérien.

M. Keyes: Je voudrais me faire une idée du niveau de bruit auquel vous êtes confrontée. Au moment du survol, est-ce que les fenêtres tremblent, est-ce que vous êtes obligée d'interrompre vos conversations?

Mme Kertesz: Comme je vous l'ai déjà expliqué, rien de spécial n'a été prévu lors de la construction de ces immeubles. Nous n'avons pas de double vitrage, ni d'isolation phonique, ni de climatisation. En été je place un appareil de climatisation dans la fenêtre. Bien que je n'ai pas de fenêtre dans la cuisine, tout vibre dans la cuisine et le bruit est très fort. Même si je m'enferme dans un placard, j'entends le bruit. Ça devient insupportable au moment de décollage.

M. Keyes: Est-ce que cela a eu des effets sur votre santé?

Mme Kertesz: Tout le monde dans le quartier est obligé de se coucher et de se lever en fonction des heures d'exploitation de l'aéroport, nous n'avons pas d'autre choix. Il nous arrive d'être réveillé par un avion à 5 heures du matin. On essaie de se reposer et voilà qu'on est réveillé par le bruit. Il faut du temps pour se rendormir et quand on y est enfin parvenu, on est à nouveau réveillé par le bruit. Que ce soit samedi, dimanche ou lundi, cela n'y change rien.

M. Keyes: En tant que représentante de ce groupe, vous connaissez donc les habitants du quartier.

Mr. Keyes: As a representative for a group you deal with the people in the area.

[Text]

Ms Kertesz: Yes, that's correct.

Mr. Keyes: In your best guess, how many people are going through what you're going through?

Ms Kertesz: Well, most of the Kingsview community. In our six condominium buildings alone there are close to 10,000 people.

Mr. Keyes: Close to 10,000?

Ms Kertesz: Yes.

Mr. Keyes: And you feel that they're affected.

Ms Kertesz: Well a lot of people. Depending where your unit is located you'll feel it in different degrees. If your unit is located where there are fly-overs right over your window then you're going to feel it stronger than somebody who's perhaps on the opposite side in a different corner.

It does affect us as far as talking is concerned. The radio is drowned out. If we eat at tables outside we end up shouting at one another, and that can continue every 30 seconds on certain days. It's not a way to live.

Mr. Keyes: Mr. Lopez, during your time with Transport Canada and as a professional engineer in the course of your duties, did you ever have any occasion to discuss or even formulate policy vis-à-vis alternatives to Pearson International Airport, such as Hamilton airport?

Mr. Lopez: I was involved with the expansion to Hamilton.

Mr. Keyes: Do you remember what year that was?

Mr. Lopez: Way back, eight years ago I think.

Mr. Keyes: Eight years ago.

Mr. Lopez: I think it was. When we built a new runway there—

Mr. Keyes: Right.

Mr. Lopez: —a 1,000-foot runway. Yes. And I was involved with the new terminal.

Mr. Keyes: What was Transport Canada's feeling at that time about Hamilton airport? Was there any thought that maybe Hamilton could start to take some of the action from Pearson to alleviate congestion?

Mr. Lopez: To be honest with you, I wasn't involved with the policy decisions.

Mr. Keyes: No. I'll make it simple. Give me your impression of Hamilton airport.

Mr. Lopez: The concept for Hamilton airport was for a regional airport to off-load some of the traffic from PIA. We'd designed it for a 10,000-foot runway so we could go to Europe, but the higher-ups decided to limit it to 8,000 feet. Now, it could still be expanded.

Mr. Keyes: The municipality is expanding it by 2,000 feet.

Mr. Lopez: No, I'm talking about the runway. It could be lengthened to 10,000 feet—

Mr. Keyes: Yes.

[Translation]

Mme Kertesz: C'est exact.

M. Keyes: Combien y a-t-il, à votre avis, de personnes qui se trouvent dans la même situation que vous?

Mme Kertesz: Je dirais tous ceux qui habitent à Kingsview. Rien que dans les six condominiums, cela fait environ 10,000 personnes.

M. Keyes: Vous dites bien 10,000?

Mme Kertesz: Oui.

M. Keyes: Et tous ceux-là, à votre avis, se ressentent du bruit?

Mme Kertesz: Il y en a certainement beaucoup. Tout dépend de l'emplacement des appartements. Certains appartements se trouvent directement sous la trajectoire des avions si bien que le bruit y est bien sûr beaucoup plus fort que dans les appartements situés de l'autre côté du bâtiment.

Au moment des survols, on n'entend pas la radio. Lorsqu'on mange à l'extérieur, on est obligé de lever la voix pour se faire entendre; certains jours les vols se succèdent à 30 secondes d'intervalle, c'est invivable.

M. Keyes: Monsieur Lopez, lorsque vous avez travaillé à Transports Canada, vous est-il arrivé de proposer une solution de rechange à l'aéroport de Pearson, comme par exemple celui de Hamilton?

M. Lopez: J'ai travaillé à l'expansion de l'aéroport de Hamilton.

M. Keyes: C'était en quelle année?

M. Lopez: Il y a huit ans, je crois.

M. Keyes: Je vois.

M. Lopez: On avait construit une nouvelle piste...

M. Keyes: En effet.

M. Lopez: Une nouvelle piste longue de 1,000 pieds. J'ai travaillé à la nouvelle aérogare.

M. Keyes: Est-ce que Transports Canada a envisagé la possibilité de transférer une partie des vols à l'aéroport de Hamilton pour soulager Pearson?

M. Lopez: Ce genre de questions n'était pas de mon ressort.

M. Keyes: Qu'est-ce que vous pensez de l'aéroport de Hamilton?

M. Lopez: L'aéroport de Hamilton est un aéroport régional qui devait servir à décharger quelque peu l'aéroport Pearson. Nous avions prévu une piste longue de 10,000 pieds qui aurait pu servir à des vols transatlantiques, mais la haute direction a décidé qu'une piste de 8,000 pieds suffirait. Cette piste pourrait éventuellement être prolongée.

M. Keyes: La municipalité a décidé d'y ajouter 2,000 pieds.

M. Lopez: La piste pourrait être prolongée jusqu'à 10,000 pieds.

M. Keyes: Oui.

[Texte]

Mr. Lopez: —which would accommodate cargo and charter.

Mr. Keyes: The region's doing that.

Ms Kertesz: Yes.

Mr. Lopez: It could have taken some of the traffic from PIA. As for PIA, the inefficiency lies in the airlines themselves and the hub system. In the hub system the small commuters use small planes with a capacity of 25 people. All they do is clog the airspace and clog the runways. This is orchestrated by the airlines themselves.

Why can't the planes fly from Sudbury to Ottawa? That's one of the alternatives we're going to mention to the panel. There must be more creative ideas to solve this problem.

• 1100

I attended the scoping sessions. The Metropolitan Toronto Board of Trade made the case that we cannot get fresh vegetables from Vancouver to Montreal because they have to go through Pearson International Airport. It was a funny—

The Chairman: Mr. Lopez, we are quickly running out of time here. Mr. Chadwick wishes to ask a question.

Mr. Chadwick (Bramalea—Gore—Malton): Mr. Chairman, I want to pursue some of the points Ms Kertesz raised about the vibration in her condominium building. I am concerned about the structure of the building. Has there been any damage? When one hears vibrations such as you have described. . .

Ms Kertesz: Mr. Chadwick, this past summer we had a large aircraft pass by and chunks of the roof of a balcony came down. This was not an isolated incident. It has happened before. We have done repairs on our buildings. There are definitely some impacts. There is no question about it.

Mr. Chadwick: You are a condominium owner. Have you as a group thought of indicating to the federal government just what is happening?

Ms Kertesz: Yes, we sent a letter. It went to the municipality because we did address taxes in May of this year. We have mentioned the problems to the panel, even during the scoping sessions, and we submitted the costs to the panel.

Mr. Chadwick: Has there been any resolution to that? Is it ongoing?

Ms Kertesz: Yes, it is ongoing.

Mr. Chadwick: Thank you.

Mr. Marchi: I have one comment before I get to my question. I just want to say that I think the parliamentary secretary's cavalier attitude when it comes to community-based organizations is very offensive, to say the least.

I have not had the time to read the report on the Stapleton noise insulation program, which is appended to our report. Reading it very quickly, it suggests \$7,500 per home from some fund. . . Is it the position of your organization that the federal government—as we have done before with various insulation programs and incentives—get into a scheme whereby homes around major airports which are affected by serious noise levels can tap into some kind of special insulation program?

[Traduction]

M. Lopez: Cette piste pourrait ainsi être empruntée par des avions cargos et des charters.

M. Keyes: C'est ce que font les autorités régionales.

Mme Kertesz: C'est exact.

M. Lopez: On aurait pu ainsi soulager l'aéroport international de Pearson. Les encombrements sont d'ailleurs dus aux compagnies de troisième niveau qu'utilisent les systèmes de plaques tournantes. Les petites compagnies d'aviation utilisant des petits appareils de 25 places créent des embouteillages aussi bien dans les couloirs aériens que sur les pistes. Mais c'est de la faute des compagnies aériennes.

Les vols entre Sudbury et Ottawa, par exemple, pourraient se faire directement sans passer par Toronto. C'est une des solutions que nous allons proposer à la Commission. Il va falloir trouver des solutions à ce problème.

Lors d'une réunion à laquelle j'ai assisté, la Chambre de commerce de Toronto a expliqué qu'il était impossible de faire parvenir des légumes frais de Vancouver à Montréal parce qu'on est obligés de passer par l'Aéroport international de Pearson.

Le président: Il ne nous reste plus beaucoup de temps monsieur Lopez, et M. Chadwick voudrait poser une question.

M. Chadwick (Bramalea—Gore—Malton): Au sujet des vibrations dans l'immeuble de M^{me} Kertesz; je voudrais savoir si ces vibrations ont causé des dégâts.

Mme Kertesz: L'été dernier, des morceaux de toit d'un balcon se sont effondrés juste au moment où un gros appareil survolait l'immeuble. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'un cas isolé. On a dû faire faire des réparations. Les effets ne font aucun doute.

M. Chadwick: Est-ce que l'Association des propriétaires a songé à faire valoir son cas auprès du gouvernement fédéral?

Mme Kertesz: Nous avons adressé une lettre à la municipalité en même temps que notre chèque pour nos impôts fonciers. Nous l'avons également évoqué devant la commission, y compris les coûts afférant.

M. Chadwick: Et vous poursuivez vos démarches?

Mme Kertesz: Oui.

M. Chadwick: Merci.

M. Marchi: Je voudrais tout d'abord faire remarquer que je suis choqué par l'attitude cavalière du secrétaire parlementaire vis-à-vis des organisations communautaires.

Je n'ai pas eu le temps d'examiner en détail le rapport Stapleton sur le programme d'isolation phonique annexé à notre rapport. Le coût s'élèverait à 7,500\$ par logement. À votre avis, le gouvernement fédéral ne devrait-il pas mettre sur pied un programme spécial d'isolation phonique pour les logements situés dans le voisinage des grands aéroports où le bruit est excessif, ainsi que cela a déjà été fait notamment pour différents programmes d'isolation?

[Text]

Ms Kertesz: Certain homes could benefit from it, and that mitigation could take place. But I think we have a very major problem in our condominiums. You are talking about a lot of units—1,800 units. I do not think you can put in proper insulation. That would be an impossibility. To put in central air conditioning would be a very difficult way of doing it. Those buildings have been up since 1971.

As well, when you talk about mitigation, when you talk about having to put air conditioning in a home, who is going to pay the high cost of electricity to run those air conditioners? There are many questions. It is quite complex.

There are some homes that should be removed, that should literally be bought up by Transport Canada—the ones that suffer the highest impact. At the very least, give people the opportunity to decide whether or not they can live with the impact.

I am not interested in closing the airport. The Vancouver panel has made a recommendation on the expansion of Vancouver. As a matter of fact, I have it with me if you want to view it. The panel says very clearly that those who benefit from airport expansion are not necessarily the people who live with its impact. On the contrary. The panel strongly recommends mitigation and compensation. They recognize that there is a problem.

• 1105

Another statement they have made, which is in there as well, I found most interesting because I have many times brought the issue of depreciation of homes on the flight paths. The panel recognizes that and is saying it very clearly. What happens in a community is that people who can afford to take the loss will move out. People who cannot afford to buy elsewhere will buy because it is cheaper.

In other words, it is an admission of depreciation of homes and enjoyment of property. So the panel has made very strong statements and I would recommend that you, if you can, get hold of the panel's recommendations and decisions on Vancouver. It is very informative.

The Chairman: I would like to thank the witnesses for appearing before the committee, getting up bright and early this morning and making the trek to Ottawa. Your brief is noted and will be taken into consideration by the members. Thank you very much.

Ms Kertesz: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next witness is from the Canadian Federation of Municipalities, Mr. Knight, who is the director general. I would ask Mr. Knight to take his place at the table. Along with Mr. Knight we have Mr. Bergamini, the senior policy analyst of the Canadian Federation of Municipalities. Do you have a document to distribute to the members?

Mr. James Knight (Director General, Federation of Canadian Municipalities): No. My remarks will only be oral today.

[Translation]

Mme Kertesz: Ce serait sans doute bon pour certains bâtiments. Mais notre condominium comporte 1,800 appartements. Toutefois, comme ces immeubles ont été construits en 1971, je crois qu'il serait pratiquement impossible d'y installer la climatisation ou une isolation phonique.

Et puis si on installe la climatisation, il ne faut pas oublier que ces appareils consomment beaucoup d'électricité et quelqu'un devra payer. Donc c'est un problème très complexe.

Les maisons où le coût est vraiment insupportable devraient être rachetées par Transports Canada. Les riverains devraient avoir la possibilité de décider s'ils peuvent continuer à vivre dans ces conditions.

Je n'ai jamais proposé la fermeture de l'aéroport. Le comité de Vancouver a d'ailleurs fait des recommandations relativement à l'expansion de l'Aéroport de Vancouver. J'en ai justement un exemplaire sur moi que vous pouvez consulter. Les membres de ce comité expliquent fort bien que ce ne sont pas les riverains d'un aéroport qui bénéficient des travaux d'expansion bien au contraire. Ils ont donc recommandé que des compensations soient versées aux riverains et que des mesures soient prises afin de leur rendre la vie plus tolérable. Il existe donc bel et bien un problème.

Et puis, il y a une autre déclaration que l'on retrouve ici et que j'estime très intéressante, car j'ai maintes fois soulevé la question de la dépréciation des habitations qui se trouvent dans les axes d'atterrissage et de décollage. Le comité a reconnu cette réalité et il le reconnaît sans détour. Dans les collectivités touchées, ceux qui peuvent se permettre d'absorber une perte démentagent. Et ils seront remplacés par des familles qui ne peuvent acheter ailleurs et qui sont attirées par des prix inférieurs.

Autrement dit, le comité reconnaît ce phénomène de dépréciation de la valeur des maisons et de privation de la jouissance de propriété. Il explique tout cela dans les termes non équivoques et je ne peux que vous inviter à vous procurer les recommandations et les décisions du comité en ce qui concerne Vancouver. C'est un document vraiment édifiant.

Le président: Je tiens à remercier les témoins de leur comparution, d'avoir bien voulu se lever au tout petit matin pour faire le déplacement à Ottawa. Nous avons pris bonne note de vos remarques et soyez assurés que les membres du Comité tiendront compte de votre mémoire. Je vous remercie beaucoup.

Mme Kertesz: Merci, monsieur le président.

Le président: Nos témoins suivants représentent la Fédération canadienne des municipalités. Je prie M. Knight, le directeur général de la Fédération, de bien vouloir prendre place à la table en compagnie de M. Bergamini, analyste principal en matière de politiques de la Fédération. Disposez-vous d'un document que vous voudriez remettre aux membres du Comité?

M. James Knight (directeur général, Fédération canadienne des municipalités): Non. Je m'en tiendrai à une intervention orale, aujourd'hui.

[Texte]

The Chairman: That is fine. I will ask you to proceed then.

Mr. Knight: Thank you, Mr. Chairman. For the record, it is the Federation of Canadian Municipalities. The name was changed to this in 1976, but there is still some confusion about the name after these many years. It is the Federation of Canadian Municipalities.

We very much appreciate the committee's invitation to us to speak about the issues in this legislation. There are three sections, three aspects of the bill that I will comment on. They are with respect, first, to proposed section 5.81, issues around zoning and harmonization of federal and provincial efforts in that regard. The second aspects we will touch upon are around paragraph 7.6(1)(b), those aspects relating to noise abatement. Finally, we want to raise some related issues which are somewhat peripheral to the act but nevertheless we think of much interest to the committee.

I should say at the outset that the Federation of Canadian Municipalities is the association of Canada's local governments. We count among our members about 600 municipalities embracing 75% of Canada's population. The participants in our affairs are locally elected officials whom we have strategically placed from time to time in key federal positions. Currently, the Minister of Transport was a former president of FCM. He was our president in 1988, Mr. Corbeil.

With respect to proposed section 5.81 and the matters around safety and zoning, we are here to support these changes that are proposed in the bill. We believe the change that will empower provinces through federal-provincial agreements to act in a way to reduce or impose height limits around airports is most appropriate.

• 1110

There have been some interesting anomalies historically when because of tensions between federal and provincial responsibility in this area, there have been cases when height safety has been compromised by inappropriately large buildings in the area of non-federal airports.

It is appropriate that there should be a federal-provincial agreement on this. We note that the administration and implementation of these zoning requirements will fall to municipalities in most cases, and therefore our members will be involved in a significant way. We think the change does recognize that a more local approach to zoning requirements around non-federal airports is perhaps a more streamlined and efficient way to proceed.

We ask one question. It is unclear to us from the proposals whether the federal-provincial agreements will be blanket agreements or whether they will be specific agreements around specific airports or specific areas. We

[Traduction]

Le président: Parfait. Alors, allez-y.

M. Knight: Merci, monsieur le président. Une petite précision avant de commencer, il s'agit bien de la Fédération canadienne des municipalités, suite à un changement de nom survenu en 1976. Mais beaucoup font encore la confusion en anglais.

Sachez que nous apprécions beaucoup l'invitation que nous a lancée le Comité à venir l'entretenir de certains aspects de la loi à l'étude. Il y a, en fait, trois articles, plus précisément trois aspects du projet de loi dont je veux vous parler. Il s'agit, tout d'abord, du paragraphe 5.81 qui touche au zonage et à l'harmonisation des règlements fédéraux et provinciaux en la matière. Deuxièmement, nous parlerons des normes de réduction du bruit qui découlent de l'alinéa 7.6(1)(b). Enfin, nous aborderons un autre dossier qui se situe quelque peu en marge de la loi mais qui n'en devrait pas moins intéresser le Comité.

Permettez-moi, tout d'abord, de vous rappeler que la Fédération canadienne des municipalités est une association qui regroupe les gouvernements locaux répartis sur l'ensemble du territoire canadien. Nous comptons parmi nos membres quelque 600 municipalités représentant 75 p. 100 de la population canadienne. Quand à chaque porte-parole de la fédération, il s'agit d'élus locaux qui, à l'occasion, sont appelés à occuper des postes importants à l'échelon fédéral. C'est ainsi qu'un de nos anciens présidents est l'actuel ministre des Transports. C'était en 1988, M. Corbeil.

Pour ce qui est de l'article 5.81 proposé et des questions qui entourent la sécurité et le zonage, nous tenons à vous dire que nous appuyons les changements proposés dans le projet de loi. Nous estimons que les changements qui permettront aux provinces, par le biais d'accord avec le fédéral, de prendre des mesures voulues pour réduire et imposer les limites de hauteur en bordure des aéroports sont tout à fait importuns.

Dans le passé, on a pu constater quelques anomalies notoires, à cause de tensions entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, relativement aux responsabilités dans ce domaine. Ainsi, il y a eu des cas où les hauteurs de sécurité n'étaient plus respectées à cause de la construction d'immeubles indûment imposants à proximité des aéroports non gérés par le gouvernement fédéral.

Il est donc tout à fait opportun que l'on prévoit des accords fédéraux-provinciaux en la matière. Nous n'avons pas manqué de remarquer que, dans la majorité des cas, l'administration et la mise en oeuvre de ces critères de zonage incomberont aux municipalités et que, dès lors, nos membres seront appelés à tenir un rôle important. Il semble que le changement proposé reconnaît qu'il est sans doute plus rationnel et plus efficace de confier aux collectivités locales l'administration des critères de zonage pour les terres voisines des aéroports non fédéraux.

Nous avons toutefois une question à poser. D'après ces propositions, il ne nous paraît pas clair si cette question fera l'objet d'une entente cadre entre le fédéral et les provinces ou plutôt d'un accord spécifique au sujet de chaque aéroport

[Text]

think it might be appropriate that blanket agreements be implemented, which would cover all eventualities. Administratively, it would be easier if they were blanket agreements rather than specific agreements around specific sites. But to leave that point, I'll say it's unclear from the documentation we reviewed what the intent is.

We also observe, importantly but somewhat tangentially, that there are certain proposals to entrench property rights in the Constitution. These have been recently tabled as part of the consultation process to renew Canada's Constitution.

These proposals are not well explained in the federal documents, and we urge the committee to be aware that if property rights are firmly entrenched, then the public authority over private property could be limited in such a way that the whole question of zoning and land use could be questioned. Possibly the issue of zoning controls and height limitations on private property could become academic if there were some higher status afforded the rights of private property in Canada. We flag that as a related issue the committee should perhaps keep in mind.

Proceeding to the section of the bill pertaining to noise abatement, we strongly support an increase in fines with respect to abuses or excesses of noise that exceed the regulations. We note that the actual fines imposed are considerably lower than even the low maximums provided for under current arrangements. It's quite clear that some carriers view these fines, at their current low levels, as operating expenses and are not taking appropriate steps to conform with noise control regulations.

We would caution that in some remote areas, the regulations that will follow on this bill should take account of the real need for noise abatement in remote airports, which are frequently serviced by older equipment. Older equipment tends to be noisier. We would suggest that some moderation or some practical dimension be considered in the specifics with respect to noise abatement where it may not be necessary because of populations not living in proximity to airports.

We would also hope that the committee would consider the application of these fines to military operations that take place out of what are principally civilian sites. For example, I am thinking of the government 707, which is by some large degree the noisiest airplane on Canadian soil. It may be appropriate for the government to take account of its own operations with respect to the use of older equipment and the noise it creates.

Military flights are explicitly exempted, I understand, but it may be appropriate to also give thought to some conformity of federal and military operations to noise abatement by-laws.

[Translation]

ou région. Une entente cadre nous paraît plus souhaitable, puisqu'elle permettrait de couvrir toutes les possibilités. En outre, sur le plan administratif, elle serait beaucoup plus facile à gérer qu'un ensemble d'accords spécifiques portant sur chaque emplacement. Quoi qu'il en soit, sachez que l'intention visée ne ressort pas clairement de la documentation que nous avons examinée.

Nous nous sommes également penchés sur une question importante, mais qui se trouve quelque peu en marge de la loi, je veux parler de la proposition d'inscrire les droits patrimoniaux dans la Constitution. Cette proposition a été récemment formulée à l'occasion du processus de consultation en vue du renouvellement de la Constitution canadienne.

Or, il se trouve que cette proposition ne se reflète pas dans les documents du gouvernement fédéral et nous ne pouvons qu'inviter le Comité à prendre conscience du fait que si les droits en question sont effectivement protégés, l'autorité publique sur la propriété privée s'en trouvera limitée à un point tel que toute la question du zonage et de l'utilisation des sols devra être réexaminée. Certes, il est possible que le contrôle du zonage et les restrictions imposées à la hauteur des bâtiments sur les propriétés privées deviennent purement théoriques si l'on reconnaissait la prépondérance des droits de propriété privée. Voilà, nous voulions porter cet aspect à l'attention du Comité afin qu'il ne le perde pas de vue.

À propos de l'article qui traite de la réduction des bruits, sachez que nous nous limitons en faveur d'une augmentation des amendes dans les cas d'abus ou de dépassement excessif des niveaux de bruit, tel que le prévoit le Règlement. Or, il se trouve que les amendes effectivement imposées sont nettement inférieures au tout petit maximum actuellement prévu. Il est très net que certains transporteurs estiment que ces amendes, actuellement fort basses, font partie de leurs frais d'exploitation et ils ne prennent pas les mesures appropriées pour se conformer aux normes anti-bruit.

Une mise en garde: dans le document qui découlera de ce projet de loi, il faudra tenir compte, pour certaines régions éloignées, de la véritable nécessité de lutter contre le bruit car il se trouve que les aéroports éloignés sont souvent fréquentés par des avions de type fort ancien, qui ont une tendance à être plus bruyants. Par contre, nous recommandons que l'on s'appuie sur certains critères qualitatifs ou quantitatifs dans les cas où la réduction du bruit ne s'impose pas, c'est-à-dire en l'absence de riverains.

Nous espérons également que le Comité envisagera l'application de ces amendes aux opérations militaires qui se déroulent à partir d'aéroports de vocation essentiellement civile. Je pense, par exemple, au 707 du gouvernement qui est, de loin, l'avion le plus bruyant qui fréquente l'espace aérien canadien. Il conviendrait que le gouvernement nettoie le bas de sa porte pour ce qui est de l'utilisation des anciens modèles d'avion et du bruit qu'ils font.

Les vols militaires sont explicitement exemptés, ce que je comprends, mais il conviendrait peut-être également d'harmoniser quelque peu les règlements militaires et civils en matière de réduction de bruit.

[Texte]

The final point we wish to raise is around the question of zoning. Although it is perhaps only indirectly related to the current bill, we think it is a matter that the committee should take stock of.

In its new cost recovery mode, Public Works Canada is exploiting the lands contained within federal airport boundaries for commercial purposes, in an aggressive and comprehensive fashion.

Difficulty arises owing to the fact that such exploitation for commercial purposes of federal airport lands may not be subject to municipal by-laws and development plans. Consequently, there can be, and is, considerable tension between an economic development plan and the land use development plan of a municipality, and the development plans by Public Works Canada for certain airport lands.

What can and does happen is that because of a lack of integrated public sector control, you end up with an unlevel playing field. Certain advantages may be derived for federal lands which are not derived for other lands under municipal jurisdiction.

Where lands are developed on federal sites for non-aviational purposes, we would urge the committee to consider the propriety of some federal recognition of provincial and municipal authority in this regard, through some arrangement where authority can be delegated without any erosion of federal prerogatives that land use and development planning for these lands for non-aviational purposes conform with local ordinances, by-laws and controls.

There are many specific issues and instances where this is a problem in different parts of Canada. We urge the committee to be thoughtful of this and to perhaps in the future take some action to ensure that the public sector has an integrated approach, and there are not competing and conflicting jurisdictions. This confuses the public and creates somewhat of an unlevel playing field. In some cases it also significantly distorts municipal priorities.

The Chairman: Thank you, Mr. Knight.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Knight, for your presentation this morning. I have a request, especially in light of the fact that many airport communities throughout Canada, such as Hamilton, are moving to airport management boards or airport authority groups, and so on.

Will the Canadian federation produce any kind of document outlining their suggestions vis-à-vis a co-ordinated approach to land use around airports?

Mr. Knight: We have certain policy statements in this regard, which we could share with you immediately. Currently there is somewhat of an explosion of issues in this area. The tempo is heating up. Things are rapidly moving to implementation. Now the issues are confronting us in a more practical way than before.

[Traduction]

Pour terminer, nous allons parler de zonage. Bien que cette question ne soit qu'indirectement liée au projet de loi actuel, nous estimons que le comité devrait la prendre en considération.

En vertu du récent principe de recouvrement des coûts, Travaux publics Canada exploite les terres comprises dans les limites des aéroports fédéraux à des fins commerciales, et ce de façon systématique et avec une grande détermination.

Or, il y a un problème. Le fait que ce genre d'exploitation des terres fédérales situées à proximité des aéroports, à des fins commerciales, échappent aux règlements et aux plans d'urbanisme municipaux. Cela étant, il peut se produire, et il se produit, d'importants conflits entre, d'une part, le plan de développement économique et le plan d'occupation des sols d'une municipalité et, d'autre part, le schéma d'aménagement dressé par Travaux publics Canada pour certains aéroports.

Résultat: l'absence d'un contrôle intégré par le secteur public donne lieu à une administration à deux vitesses, si bien que les terres fédérales peuvent bénéficier de certains avantages qui ne sont pas étendus aux terres de compétence municipale.

Pour ce qui est des terres fédérales aménagées pour des fins autres que l'exploitation aérienne, nous prions le comité de reconnaître que le gouvernement fédéral doit se plier à une certaine autorité des provinces et des municipalités à cet égard, par le biais d'accords de délégation et d'autorité—sans pour autant que le gouvernement fédéral perde de ses prérogatives—accords stipulant que l'utilisation des sols et les plans d'aménagement, à des fins autres que l'exploitation aérienne, doivent être conformes aux ordonnances, règlements et autres instruments de contrôle locaux.

Il existe bien des exemples de ce genre de situation, aux quatre coins du pays. Nous insistons donc pour que le comité réfléchisse à cette question et envisage l'adoption d'éventuelles mesures qui auront pour objet d'obliger le secteur public à adopter une approche intégrée susceptible d'éviter les chevauchements de compétence et les situations conflictuelles. Pour l'instant, le public est confus et il est confronté à une situation du genre deux poids deux mesures qui, dans certains cas, n'est pas sans perturber les priorités municipales.

Le président: Merci, monsieur Knight.

M. Keyes: Merci, monsieur Knight de votre présentation. J'ai une requête à vous faire, d'autant plus justifiée que la majorité des collectivités riveraines des aéroports, comme Hamilton, constituent des conseils de gestion ou des groupes d'autorité aéroportuaire.

La Fédération canadienne pourra-t-elle produire un quelconque document faisant état de ces propositions relativement à l'approche coordonnée en matière d'exploitation des terres limitrophes des aéroports?

M. Knight: Nous pourrions tout de suite vous faire part de certains énoncés de politique. C'est que nous avons affaire à une question brûlante; les choses vont très vite. Le problème se pose à nous de façon beaucoup plus pratique que jamais auparavant.

[Text]

We see a need to reinforce our work in this area, and we intend to do that. We would be happy to share that with you in the future, but we already are able to share with you certain views and opinions and policy suggestions in that regard.

[Translation]

Nous estimons nécessaire de renforcer notre action dans ce domaine, et c'est d'ailleurs ce que nous avons l'intention de faire. Nous serions très heureux, dans l'avenir, de vous faire part de notre point de vue mais nous sommes déjà en mesure de vous livrer certaines de nos vues et opinions sur le plan des politiques.

• 1120

Mr. Keyes: If there is any kind of a written brief—

Mr. Knight: There is.

Mr. Keyes: Oh, terrific. We would certainly welcome that.

As the director general of an organization that touches base with most communities, can you tell me has there been any discussion within the federation of expansion, specifically at Pearson International Airport, and has the federation thought about or is it considering future aviation demands in southern Ontario and how Ontario should meet those requirements?

Mr. Knight: It is very difficult for a national body to intervene on policy questions that are primarily of a local nature. Our interventions tend to be as global as possible, and we pay most attention to those issues that affect all communities equally so. Deploying significant resources around a particular issue would not be something to which we would give priority.

There was a matter with respect to the expansion of Pearson that did come to our attention, specifically urging an environmental assessment of that expansion, but it was our board's opinion that whereas this was a local matter it would not be a prime policy objective for us. We would rather enshrine the environment assessment requirements for all airports rather than get involved with a specific issue.

Mr. Keyes: Even though Pearson International and any future spread or devolution of air-carrying capacities, whether it stays in Toronto or moves around, would incorporate the discussion by many, many communities or municipalities, indeed all members of the federation.

Mr. Knight: Yes, indeed. You are absolutely right. It is sometimes a tough judgment call as to what issues we should become involved in, but, as I say, our guideline is to try to identify and become involved in those issues that are comprehensive in their application to our members, and this has been deemed to be not one of those.

Mr. Keyes: Does the federation, while it tries to stay broad in that sense, also deal with say the noise problem of Pearson through municipalities around Toronto?

Mr. Knight: Indeed it does, inasmuch as we have come here strongly supporting the increase in fines for abuse of noise abatement regulations. We are intervening in that respect when we support those aspects of this bill that will increase penalties.

Mr. Keyes: In light of the fact of evidence we have heard earlier about penalties being assessed, for example in a one-year period from 1988 to 1989 in the number of 347 counts and the average penalty being around \$215, if you increased

M. Keyes: Vous n'auriez pas quelque chose qui ressemblerait à un mémoire à nous remettre?

M. Knight: Si.

M. Keyes: Parfait! Nous en sommes ravis.

En tant que directeur général d'un organisme qui est en contact avec la majorité des collectivités canadiennes, pouvez-vous me dire s'il a été question, au sein de votre fédération, de l'agrandissement de certains aéroports, notamment de celui de Pearson! Et est-ce que la fédération a envisagé la question de la future demande de services aériens dans le sud de l'Ontario, et de la façon dont la province pourrait répondre à ce besoin?

M. Knight: Il est très difficile, pour un organisme national, de se préoccuper de questions de politiques qui sont de nature essentiellement locale. Nous voulons que nos interventions soient aussi générales que possible et nous nous attardons surtout aux dossiers qui concernent plus généralement l'ensemble des collectivités. Nous ne plaçons pas nos priorités sur le déploiement de ressources importantes en vue de nous attaquer à tel ou tel problème particulier.

Il est bien un aspect de l'agrandissement de l'Aéroport Pearson qui a été porté à notre attention: il s'agissait de réclamer une évaluation environnementale du projet; par contre, notre conseil a estimé que puisqu'il s'agissait d'un dossier local ce n'était certes pas pour nous un objectif de politique. Nous préférons consacrer la notion d'évaluation environnementale obligatoire pour tous les aéroports, plutôt que d'intervenir dans chaque projet.

M. Keyes: Et cela même si l'agrandissement de l'Aéroport de Pearson ou tout accroissement ou toute diminution de la capacité des services aériens—qu'on se concentre sur Toronto ou qu'on déménage ailleurs—devait mobiliser la plupart des municipalités, en fait tous les membres de la fédération?

M. Knight: Vous avez tout à fait raison. Il est parfois très difficile de savoir au juste quand nous devons intervenir, mais, comme je l'ai dit, nous avons pour politique de nous arrêter uniquement aux dossiers qui s'appliquent, globalement, à l'ensemble de nos membres; or, il se trouve que nous avons estimé que tel n'était pas le cas de ce dossier.

M. Keyes: Mais est-ce que la fédération, même si elle essaie de garder une vision large, s'attarde par exemple à la question du bruit au voisinage de Pearson, par la voie des municipalités voisines de Toronto?

M. Knight: Mais bien sûr, comme le prouve notre intervention, ici, à l'appui d'une augmentation des amendes pour non-respect des normes de réduction de bruit. N'est-ce pas ce que nous faisons, lorsque nous appuyons les aspects du projet de loi qui ont pour objet d'augmenter les amendes?

M. Keyes: D'après les témoignages que nous avons entendus tantôt à propos des amendes, durant l'année 1988-1989, l'amende moyenne correspondant aux 347 accusations portées équivalait à 215\$. Même si on doublait cette

[Texte]

this average penalty assessment by 100%, it is still not going to be very much. Would the federation support say another approach to enforcement? There have been two examples. One is that after so many fines, or so many guiltyies, there is a suspension for the airline; or, as one of my colleagues suggested, maybe we should be imposing a fine of 50% of the revenues for the flight in question. Do you think that kind of enforcement would do more to put teeth into what is a serious problem?

Mr. Knight: Obviously there are different modes of enforcement available and different types of penalties available. As we reviewed the increase in the fine level that is proposed in this bill, we felt it did go some distance in the direction of improving the situation. Discretion is being exercised. If the discretion errs more on the side of public concerns rather than on the side of the carriers that violate the abatement requirements, then \$250, even under the current situation, could become \$1,000, which is already provided for. But we are talking about a manifold increase. And as I say, if the application of what is available under this bill errs on the side of public comfort, or public enjoyment of private property, and fines are increased to the degree that is provided for, that would strike me, and has struck us, as an adequate response.

• 1125

Mr. Marchi: As the Federation of Canadian Municipalities, I need to get your thoughts on the fight a number of communities within the municipalities have raised in terms of appealing their property taxes in terms of the damage they feel the noise pollution has done. I am just wondering how your federation views that in terms of that struggle.

Second, the witnesses before you—I don't know if you were in the room to listen to their presentation—talked a bit about an insulation program that is in vogue around the Denver airport. I am just wondering how your federation would react to perhaps a federally sponsored program to try to seriously account for the problems residents have with noise levels. Obviously air travel is here to stay and is on the increase despite the problems faced by the industry.

Mr. Knight: On the matter of property taxes, most provinces have opted for a real value assessment. The assessment is based on the market value of the property. Therefore, if there are negative consequences from any sources, be they noise caused by airplanes or indeed super-mailboxes installed near properties, which do erode the values, then the systems that are in place should compensate the owners by way of reducing their taxes.

Mr. Marchi: Do you support the appeals by homeowners?

Mr. Knight: Indeed, the homeowners are given the right to appeal their assessment.

[Traduction]

moyenne, ça ne ferait encore pas beaucoup. Est-ce que la fédération ne serait pas favorable à un autre genre d'application de la loi? On nous a donné deux exemples. Tout d'abord, la suspension de la licence d'exploitation de la compagnie aérienne au bout d'un certain nombre d'amendes ou d'inculpations, puis, comme mes collègues l'ont proposé, l'imposition d'une amende équivalant à 50 p. 100 des recettes du vol en cause. N'estimez-vous pas que ce genre d'application de la loi nous permettrait d'être mieux lotis pour faire face à ce grave problème?

M. Knight: Bien sûr, il y a différentes façons d'appliquer la loi, tout comme il y a différents types d'amende auxquels on pourrait recourir. À l'analyse des augmentations proposées dans le projet de loi, nous estimons que l'on progresse sur la bonne voie. Il est question de discrétion laissée aux juges et si cette discrétion joue plus en faveur du public que des transporteurs qui ne respectent pas les normes anti-bruit, alors il est fort possible que la moyenne de 250\$ passe à 1,000\$, même sous le régime actuel. Mais il est question de très forte augmentation. Et comme je le disais, si, dans l'application de ce qui est prévu dans le projet de loi, le juge penche en faveur du public, il est sensible à la jouissance de la propriété privée et les amendes sont portées au maximum prévu, alors j'estime qu'on aura atteint le résultat visé.

M. Marchi: Vous nous disiez ce que vous pensez en tant que représentant de la Fédération canadienne des municipalités canadiennes, à propos du combat que de nombreux Canadiens ont entamé, je veux parler de leur pouvoir en justice contre les impôts fonciers à cause des dommages qu'ils estiment avoir subis par la pollution acoustique. Je me demande quel est le point de vue de votre fédération à ce sujet.

Deuxièmement, les témoins qui vous ont précédé—et je ne sais si vous étiez dans la salle au moment de leur exposé—ont parlé d'un programme d'isolation qui est en vogue au voisinage de l'aéroport de Denver. Alors je me demande comment votre fédération pourrait réagir à un éventuel programme commandité par le gouvernement fédéral et destiné à régler les graves problèmes que les riverains d'aéroports éprouvent à cause du bruit. Il est évident que le trafic aérien n'est pas près de s'interrompre et qu'il va même augmenter malgré les difficultés que rencontre l'industrie.

M. Knight: Pour ce qui est des impôts fonciers, la plupart des provinces ont opté pour l'évaluation à la valeur réelle. Celle-ci est fondée sur la valeur du marché de la propriété, dès lors il y a des systèmes en place qui permettent de compenser les résidents, par le biais d'une diminution de leurs impôts fonciers, en cas d'incidence négative sur la valeur sur leur propriété. Il peut s'agir de toutes sortes de raisons qui provoquent une diminution de la valeur de la propriété, du bruit causé par les avions ou de l'installation des super boîtes postales.

M. Marchi: Appuyez-vous les revendications des propriétaires de maisons?

M. Knight: C'est un fait avéré que les propriétaires ont le droit d'en appeler de leurs évaluations foncières.

[Text]

Mr. Marchi: I know they are given the right. I am asking where your federation comes down on the appeals to one's taxes based on airport noise.

Mr. Knight: Well, there are mechanical ways of determining if this is appropriate. If it is shown that property values in an area are diminished in comparison with a neighbouring area that has lesser noise that is far from the airport, then automatically those assessments will be reduced. That is the way it is to work. If citizens believe that their property values have been affected, they are given a right to appeal, and if they can show that in fact the sales of properties in their neighbourhood appear to be negatively affected then their assessments will be reduced.

It would not be our position to support or not to support any particular appeals. All I can tell you is the mechanism is in place in most provinces where assessment relates to market value. The mechanism is already in place to compensate owners for diminished value. It is already there.

Mr. Richardson: Just to continue on that point, Mr. Knight, the bill is broad-based and takes in all of Canada, and most of the discussion is centred, because of the witnesses who have come, around Lester B. Pearson International Airport. Is it your experience that property values in that area have depreciated in the last three or four years, and therefore taxes have been reduced as a result of it?

Mr. Knight: I cannot speak with any authority on the values of properties in the area of Lester B. Pearson International Airport. I have not researched that matter at all. I can only repeat that there are accepted standards for assessing property values; this is very much a scientific process. And when these standards are applied they should yield appropriate results in provinces like Ontario, which have for the most part have gone to market value systems. Where the assessment is an arbitrary number based on some ancient value or some value that does not relate to the current marketplace, then the system would not work. But that is not now the case in most provinces.

• 1130

Mr. Richardson: No. I think that is simply one way of looking at it. As you say, this is something that is in most jurisdictions valid today. I think in most cases you have probably found that the opposite has occurred. Despite apparent or alleged increases in noise, property values oddly enough continue to rise.

The question of property rights in the Constitution is not entirely related, although you raised it. Is the federation opposed to the entrenching of property rights in the Constitution?

Mr. Knight: I want to underline that we have not yet taken up this question and that we have no position on it. Therefore my comment was a question more than a statement. Certainly questions about the enforceability of

[Translation]

M. Marchi: Je sais bien qu'ils ont ce droit, mais je voudrais bien savoir ce que votre fédération pense d'un impôt foncier réduit à cause du bruit des avions.

M. Knight: Eh bien, il existe certains mécanismes pour établir si cette revendication est justifiée. S'il est démontré que la valeur d'une propriété dans la région diminue en comparaison avec la valeur de propriété d'un secteur voisin où il y a moins de bruit, parce qu'il est plus éloigné de l'aéroport, alors les évaluations foncières sont automatiquement réduites. C'est ainsi que cela fonctionne. Si les résidents estiment que la valeur de leur propriété a diminué, ils ont droit de faire appel et s'ils peuvent prouver que le prix de vente des propriétés de leur quartier est déprécié, alors leur impôt foncier est réduit.

Nous ne pouvons appuyer tel ou tel appel en particulier. Ce que je peux vous dire, c'est que le mécanisme est en place dans la plupart des provinces où le taux d'évaluation est fondé sur la valeur marchande. Il est déjà prévu que les propriétaires soient compensés pour toute valeur dépréciée. C'est déjà là.

M. Richardson: Pour poursuivre dans la même veine, monsieur Knight, vous savez que ce projet de loi est d'application assez large et qu'il porte sur la totalité du territoire canadien, alors que la majorité des discussions que nous avons eues sont essentiellement portées, ne serait-ce qu'à cause de la nature des témoins, sur l'aéroport international de Lester B. Pearson. Êtes-vous en mesure de nous confirmer que la valeur des propriétés dans cette région a chuté au cours des trois ou quatre dernières années et que, dès lors, les impôts fonciers ont été diminués en conséquence?

M. Knight: Je n'ai pas autorité pour vous entretenir de la valeur des propriétés dans la région de l'aéroport Lester B. Pearson. Je n'ai conduit aucune recherche à ce sujet. Je ne peux que vous répéter que de nouvelles normes d'évaluation de la valeur des propriétés sont en place et qu'il s'agit là d'un processus scientifique. L'application de ces normes devrait donner des résultats escomptés dans des provinces comme l'Ontario qui, sur la majeure partie de son territoire, a adopté un système fondé sur la valeur marchande. Par contre, ça risque de ne pas être le cas lorsqu'on a fait un impôt foncier arbitraire, fondé sur quelques valeurs anciennes n'ayant aucun lien avec la valeur marchande. Par contre, ce n'est plus le cas dans la majorité des provinces.

M. Richardson: Non, et je pense que c'est une façon de voir les choses. Comme vous le disiez, ce système d'évaluation est désormais en place dans presque toutes les municipalités. Mais je crois que, dans la plupart des cas, vous aurez pu constater que c'est l'inverse qui se produit. Malgré une augmentation supposée ou réelle du niveau de bruit, on constate, et c'est étrange, que la valeur des propriétés continue d'augmenter.

La question de la reconnaissance des droits de propriété dans la Constitution n'a pas vraiment de lien avec ce sujet, bien que vous l'ayez soulevée. Est-ce que la fédération est opposée à la reconnaissance des droits de propriété dans la Constitution?

M. Knight: Je tiens à souligner que nous ne nous sommes pas encore penchés sur cette question et, dès lors, que nous n'avons aucune opinion à exprimer à ce sujet. Par conséquent, ma remarque tenait beaucoup plus de la question

[Texte]

zoning and land-use controls in an environment where property rights have greater strength somehow must be asked, and what the effect of entrenchment of property rights would mean for land use and zoning. I do not think we know. There is very little explanation about the intent in the recent document, so it would be hard for us to be categorical. As I say, I am raising the question. It is an important question, and I think it will be raised often in the future.

Mr. Richardson: Good. That is all I have. Thank you for a very good brief.

Mr. Marchi: I asked the witness on a federal insulation type program to respond to the claims that the windows and the doors shake, rattle, and roll, I suppose.

Mr. Knight: You raise an interesting question. It may be appropriate for municipalities, provinces, and the federal government, each of which is involved in building codes, to review building codes with respect to standards for properties near airports. I do not believe there is any discrimination or special consideration given to buildings built close to airports. It might be a useful exercise to examine those opportunities. I am not quite sure what the building codes in Denver may be. I suspect our Canadian standards are already higher. We have obviously a more severe climate with more cold weather, and therefore our buildings are generally better insulated than they are in other countries, in the United States particularly.

We may already have a headstart on this, but it may well be appropriate to suggest that building codes be written for these circumstances and that as new buildings are built and as old buildings are renovated they be brought to a higher standard, which may involve special types of sealants around windows, triple-glazing and perhaps a requirement of two-by-six studding instead of two-by-four studding. This could well have long-term benefits and could in fact protect homes from noise better than current standards do, but this is not currently done. It is a novel idea, which frankly I had not considered before this meeting.

The Chairman: I wish to thank our witnesses. I appreciate your appearing before the committee today. Your comments have been noted and will be considered. Thank you.

Mr. Keyes: I have a request, Mr. Chairman.

The Chairman: Absolutely.

[Traduction]

que de l'affirmation. Il convient certainement de s'arrêter aux modalités d'application de la réglementation en matière de zonage et d'utilisation des terrains, dans un contexte où les droits de propriété auraient plus d'importance de même qu'à l'incidence que pourrait avoir la protection des droits de propriété sur le zonage et l'utilisation des sols. Je ne pense pas que nous le sachions déjà. Dans ce dernier document, l'intention poursuivie fait l'objet de très peu d'explications, de sorte qu'il nous est très difficile d'être catégoriques. Je le répète, je ne faisais que soulever la question. Mais c'est une question importante et je pense qu'il faudra de nouveau la poser dans l'avenir.

M. Richardson: Parfait. C'est tout ce que je voulais savoir. Je vous remercie de votre excellent exposé.

M. Marchi: À propos d'un éventuel programme d'isolation mis en place par le gouvernement fédéral, j'ai demandé au témoin ce qu'il pensait des déclarations de certains riverains qui prétendent que leurs fenêtres et leur portes vibrent, bougent et se déforment.

M. Knight: Vous soulevez un point intéressant. Il conviendrait sans doute que les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral—bref, tous ceux qui sont directement concernés par les différents codes du bâtiment—de revoir ces codes pour ce qui est des normes applicables aux propriétés riveraines des aéroports. Je ne pense pas que l'on fasse de la discrimination ou que l'on accorde un traitement particulier aux bâtiments construits à proximité des aéroports. Il me semble qu'il serait fort utile de se pencher sur ces possibilités. Je ne suis pas sûr de ce que précise le code du bâtiment de Denver, mais je pense que nos normes canadiennes sont supérieures. Chez nous, le climat est plus rigoureux et, par conséquent, nos bâtiments sont mieux isolés que dans d'autres pays, et surtout qu'aux États-Unis.

Il se peut fort bien que nous ayons une longueur d'avance dans ce domaine, mais je n'en juge pas moins nécessaire que nous revoyions les codes du bâtiment en regard de ces circonstances particulières et que nous veillions à ce que les nouveaux bâtiments soient construits et les anciens rénovés selon des normes plus strictes prévoyant, par exemple, des types particuliers de mastic aux fenêtres, l'utilisation d'un triple vitrage et peut-être même de 2 par 6, plutôt que de 2 par 4. À long terme, les avantages pourraient être intéressants et l'on pourrait parvenir à mieux protéger ces habitations du bruit, qu'en vertu des normes actuelles. Mais cela n'est pas encore fait. C'est une idée nouvelle sur laquelle, je vous avoue, je ne me suis pas arrêté avant cette réunion.

Le président: Je tiens à remercier nos témoins. J'apprécie que vous soyez venus nous rencontrer aujourd'hui, nous avons pris note de vos commentaires et nous en tiendrons compte. Merci!

M. Keyes: J'ai une demande à formuler, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie.

[Text]

Mr. Keyes: Mr. Chairman, it was an interesting request made of one of our witnesses and it would probably benefit this committee to a great degree. Can we ask the clerk to obtain for us from the minister's office or whomever the map of the area of Pearson International Airport where the flight path is clearly superimposed of each one of these runways at Pearson as they currently exist?

• 1135

The Chairman: I am in the hands of the committee. I do not see it as an unreasonable sort of thing. I think we could instruct our clerk to prepare the appropriate letter, and I will sign it.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Marchi: If this is the last witness, I am just wondering if for the purpose of amendments or clause-by-clause we could have our research staff provide us with a one or two-pager in terms of translating what the witnesses said into what may in fact be proposals for modifications to the bill.

The Chairman: We can help you on that. We already addressed this, and indeed the research staff will be doing just that sort of thing.

Mr. Marchi: I am just wondering if perhaps our parliamentary secretary can be of some help if this was not already covered. I apologize for not being here the other day.

As to the request for the minister to appear, as discussed in one of the earlier meetings, it was the consensus of the committee that we wanted the senior minister to touch base with the committee on a number of wide-ranging issues, whether it be trucking or an open skies update, so as to give us some information. There was some talk, especially from myself, about pursuing the trucking dossier, but it would be contingent on what the plans of the particular government were. So I am just wondering where and when the minister will pay us a visit.

The Chairman: What is the status of the minister's visit? Do you know, Lee?

Mr. Richardson: No, I have not spoken to him.

The Chairman: We made the approach to the minister as discussed at one of our earlier meetings. As you know, there is a proposal before the liaison committee now involving this committee. Should that come to fruition, then we will have the opportunity of speaking to the minister probably after the work of the committee on that particular aspect of the study of high-speed rail. If not, then I would expect that the minister will be appearing before the committee about the end of the October.

Mr. Marchi: I do not understand your first point.

The Chairman: The minister is prepared to meet with the committee around October 31. Our plans call for the committee to be away at that particular time should the proposal to the liaison committee be accepted. If that is in fact accepted, then we will have to meet with the minister after our return.

Mr. Marchi: Is there no way of getting him before the week of our return?

The Chairman: Apparently his schedule does not permit this.

[Translation]

M. Keyes: Quelqu'un a fait une demande tout à fait justifiée à l'un de nos témoins, et je vais la reformuler pour le plus grand bénéfice de ce comité. Puis-je demander au greffier de nous obtenir, du bureau du ministre ou de qui que ce soit, la carte de la région de l'aéroport international Pearson où l'on peut voir que les trajectoires de vol correspondent exactement aux accès de piste?

Le président: Je suis à la disposition du comité. Je trouve d'ailleurs la suggestion fort raisonnable. Si le greffier prépare la lettre, je la signerai.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

M. Marchi: Comme c'est notre dernier témoin, je me demande si en vue d'amendements possibles ou de l'étude article par article notre personnel de recherche ne pourrait pas nous préparer un résumé d'une ou deux pages des témoignages pouvant mener à des modifications du projet de loi.

Le président: Notre personnel de recherche a déjà entamé le processus.

M. Marchi: Je me demande également si notre secrétaire parlementaire peut nous aider à cet égard. Je m'excuse de n'avoir pu être présent l'autre jour.

Nous avons parlé, lors de réunions précédentes, de la comparaison du ministre. Nous avons demandé que le ministre principal fasse le point pour le comité sur un certain nombre de grandes questions comme le camionnage et «Cielles Ouverts». Le dossier du camionnage m'intéressait particulièrement, selon les projets que le gouvernement pouvait formuler dans ce domaine. Je voudrais bien savoir si le ministre nous honorerait de sa visite.

Le président: Où en sommes-nous en ce qui concerne la visite du ministre? Avez-vous une idée, Lee?

M. Richardson: Non, je ne lui ai pas parlé encore.

Le président: Nous avons communiqué avec le ministre comme nous l'avions promis à une réunion antérieure. Comme vous le savez, cependant, le comité de liaison est actuellement saisi d'une proposition impliquant ce comité. Une fois cette question réglée, nous pourrions sans doute recevoir le ministre. Ce sera après que le comité aura terminé son étude sur le train à grande vitesse. De toute façon, le ministre devrait comparaître devant le comité à la fin d'octobre.

M. Marchi: Excusez-moi, mais je n'ai pas compris votre premier point.

Le président: Le ministre est disposé à rencontrer le comité le 31 octobre ou vers cette époque. Cependant, le comité serait en voyage à ce moment-là si le comité de liaison acceptait la proposition qui lui a été faite. Si le comité était en voyage, il ne pourrait entendre le ministre qu'à son retour.

M. Marchi: Ne peut-il pas comparaître avant?

Le président: Il semble que son programme ne lui permette pas.

[Texte]

Mr. Marchi: Would it be agreeable to get the Minister of State? I am not sure we should be waiting until possibly November before touching base with a minister.

The Chairman: I am in the hands of the committee on that.

Mr. Marchi: If she has the authority to speak on a number of issues with something specific—

The Chairman: We talked about that before, if you recall. We decided we did not want the Minister of State, we wanted the man.

Mr. Keyes: What were you saying about this consideration for the investigation by this committee not taking place until November 8 or 9?

The Chairman: If the current plan is adopted, it has us leaving on October 30 and returning on November 9.

Mr. Keyes: You obviously do not have children. Halloween is October 31—a big night for walking the kids around.

The Chairman: I do have children.

Mr. Keyes: That is what I have in mind.

The Chairman: The Grinch that stole Halloween.

Mr. Keyes: What has to be done has to be done.

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the chair.

[Traduction]

M. Marchi: Ne pourrions-nous pas demander de voir le ministre d'État? Je ne sais pas si nous pouvons attendre au mois de novembre pour parler à un ministre.

Le président: Je suis à la disposition du comité.

M. Marchi: Si elle peut parler d'autorité sur un certain nombre de questions. . .

Le président: Je ne sais pas si vous vous en souvenez, mais nous en avons déjà parlé. Nous avons décidé d'entendre le ministre principal, non pas le ministre d'État.

M. Keyes: Que disiez-vous au sujet de la possibilité que cette étude n'ait pas lieu avant le 8 ou 9 novembre?

Le président: Si les projets actuels du comité sont acceptés, le comité partira en voyage le 30 octobre et sera de retour le 9 novembre.

M. Keyes: On voit bien que vous n'avez pas des enfants. L'Halloween est le 31 octobre—et c'est une grande fête pour les enfants.

Le président: Mais si, que j'en aie.

M. Keyes: C'est bien ce que je pensais.

Le président: Je fais le trouble-fête.

M. Keyes: Il y a des obligations auxquelles on ne peut échapper.

Le président: La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association:

Ken Lopez, Chairman, Sub-Committee on Airports;
Rosette Kertesz, Member.

From the Federation of Canadian Municipalities:

James Knight, Director General;
Massimo Bergamini, Senior Policy Analyst.

TÉMOINS

De la «Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association»:

Ken Lopez, président, sous-comité des aéroports;
Rosette Kertesz, membre.

De la Fédération canadienne des municipalités:

James Knight, directeur général;
Massimo Bergamini, analyste des politiques principal.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Tuesday, November 19, 1991

Le mardi 19 novembre 1991

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:**CONCERNANT:**

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, consideration of Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act

Conformément à son Ordre de renvoi daté du 28 mai dernier, la considération du Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

Clause-by-clause consideration

Étude article par article

INCLUDING:**Y COMPRIS:**

The First Report to the House

Le premier rapport à la Chambre

WITNESSES:**TÉMOINS:**

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Friday, November 22, 1991

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, May 28, 1991 your Committee has considered Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 7

Strike out line 34, at page 4, and substitute the following therefor:

"7. (1) All that portion of paragraph 4.9(a) of the French version of the said Act preceding subparagraph (i) thereof is repealed and the following substituted therefor:

a) L'agrément des personnes suivantes :

(2) Subparagraph 4.9(a)(ii) of the".

Clause 8

Add immediately after line 26, at page 5, the following:

"8. Paragraph 5(a) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

(a) limiting the hours of work of crew members of any aircraft operated by air carriers and of crew members of any aircraft used for carrying passengers; and".

Clause 12

Strike out line 23, at page 7, and substitute the following therefor:

"regulation made under this Part, and".

Strike out line 32, at page 7, and substitute the following therefor:

"interim order be made under this Part, and".

Clause 18

Strike out line 18, at page 10, and substitute the following therefor:

"(ii) twenty-five thousand dollars, in the case of a".

Clause 24

Strike out line 19, at page 12, and substitute the following therefor:

"Gazette at least sixty days before the regu-".

Strike out line 35, at page 12, and substitute the following therefor:

"lier than sixty days after the publication of".

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-5, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 22 novembre 1991

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 28 mai 1991, votre Comité a étudié le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 7

Retrancher la ligne 31, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit :

«7. (1) Le passage de l'alinéa 4.9a) de la version française de la même loi qui précède le sous-alinéa (i) est abrogé et remplacé par ce qui suit :

a) L'agrément des personnes suivantes :

(2) Le sous-alinéa 4.9a)(ii) de la ver-».

Article 8

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 22, à la page 5, ce qui suit :

«8. L'alinéa 5a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

a) limiter le nombre d'heures de travail des membres d'équipage des aéronefs utilisés par un transporteur aérien et de ceux des aéronefs affectés au transport des passagers;».

Article 12

Retrancher la ligne 18, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

«titre de la présente partie, mais cesse d'avoir effet à».

Retrancher la ligne 25, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

«ment au titre de la présente partie ayant le même».

Article 18

Retrancher la ligne 12, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit :

«morales, à vingt-cinq mille dollars — à payer au».

Article 24

Retrancher la ligne 18, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit :

«dans la Gazette du Canada au moins soixante».

Retrancher la ligne 32, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit :

«vigueur moins de soixante jours après la».

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-5, tel que modifié, pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue Nos. 1, 2, 3, 4 and 5, which includes this report*) is tabled.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^{os} 1, 2, 3, 4 et 5, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président,

ROBERT A. CORBETT,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 19, 1991

(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 237-C, Centre Block, the Vice-Chairman, Denis Pronovost, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Members present: Joe Fontana for Sergio Marchi; Len Gustafson for Robert A. Corbett.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. From the Public Bills Office: Janice Hilchie, Clerk of Legislative Committees. From the Legislative Counsel Office: Louis-Philippe Côté, Legislative Counsel.

Witnesses: From Transport Canada: David Wightman, Assistant Deputy Minister, Aviation; John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning; Pierre Champagne, Senior Director General, Airports Operations; Gerry Berigan, Director General, Corporate Planning and Special Projects; Grant Mazowita, Director, Enforcement and Legislation; and Elizabeth MacNab, Legal Counsel, Airports Group.

Pursuant to its Order of Reference, dated May 28, 1991, the Committee proceeded to a Clause by Clause consideration of Bill C-5, An Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act. (See Minutes of Proceedings and Evidence of Wednesday, May 29, 1991, Issue No. 1).

Clause 1 carried.

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

Clause 4 carried.

Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

On Clause 7

On motion of Lee Richardson, it was agreed—That Clause 7 of Bill C-5 be amended by striking out line 34, at page 4, and substituting the following therefor:

“7. (1) All that portion of paragraph 4.9(a) of the French version of the said Act preceding subparagraph (i) thereof is repealed and the following substituted therefor:

a) l'agrément des personnes suivantes :

(2) Subparagraph 4.9(a)(ii) of the”

Clause 7, as amended, carried.

On Clause 8

Iain Angus proposed to move,—That Bill C-5 be amended by adding immediately after line 26, at page 5, the following:

“8. Paragraph 5(a) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

(a) limiting the hours of work of crew members of any aircraft operated by air carriers and of crew members of any aircraft used for carrying passengers; and”

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 19 NOVEMBRE 1991

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 237-C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Denis Pronovost (*vice-président*).

Membres du Comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson, Geoff Wilson.

Membres suppléants présents : Joe Fontana remplace Sergio Marchi; Len Gustafson remplace Robert A. Corbett.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. Du Bureau des projets de loi d'intérêt public : Janice Hilchie, greffière de comité législatif. Du Bureau du légiste : Louis-Philippe Côté, conseiller législatif.

Témoins : De Transports Canada : David Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation; John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, Groupe des aéroports; Pierre Champagne, directeur général principal, Exploitation des aéroports, Groupe des aéroports; Gerry Berigan, directeur général, Planification centrale et projets spéciaux, Groupe des aéroports; Grant Mazowita, directeur, Législation et application des règlements, Groupe des aéroports; Elizabeth McNab, conseillère juridique, Groupe des aéroports.

Conformément à son ordre de renvoi du 28 mai 1991, le Comité commence l'étude détaillée du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 29 mai 1991, fascicule n° 1*).

L'article 1 est adopté.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

Article 7

Sur motion de Lee Richardson, il est convenu,—Que l'article 7 soit modifié en remplaçant la ligne 31, à la page 4, par ce qui suit :

«7. (1) Le passage de l'alinéa 4.9a) de la version française de la même loi qui précède le sous-alinéa (i) est abrogé et remplacé par ce qui suit :

a) L'agrément des personnes suivantes :

(2) Le sous-alinéa 4.9a)(ii) de la ver—»

L'article 7, modifié, est adopté.

Article 8

Iain Angus propose,—Que le projet de loi C-5 soit modifié en ajoutant après la ligne 22, à la page 5, ce qui suit :

«8. L'alinéa 5a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

a) limiter le nombre d'heures de travail des membres d'équipage des aéronefs utilisés par un transporteur aérien et de ceux des aéronefs affectés au transport des passagers;».

CHAIRMAN'S RULING

THE CHAIRMAN: This motion has caused the Chair quite a bit of difficulty. On the one hand, this motion, from a strict procedural point of view, is clearly out of order. I refer Members to *Beauchesne's* sixth edition, citation 698 at paragraph 8, sub-paragraph (b) which states:

"An amendment may not amend sections from the original Act unless they are specifically being amended in a clause of the bill before the Committee."

On the other hand, the Chair has received numerous representations, both from Members of the Committee and outside organizations, asking that consideration of this amendment be allowed. So where do we go from here?

I am inclined to be guided by the long standing practice that Committees are masters of their own destiny.

Although a very strong case could be made for ruling this amendment out of order, I am willing to let the Committee decide its fate.

If there is unanimous consent, I shall allow the amendment to be moved. However, I do wish to state for the record, that this ruling does not constitute a precedent. Furthermore, I wish to point out that even "unanimous consent" has its limits. For instance, if this amendment had imposed a charge upon the Public Treasury, it would have required a Royal Recommendation from the Governor General before I could ever have considered it. Since this proposed amendment does not, I shall now ask the Committee to rule on its admissibility.

Upon which, the Committee agreed unanimously that the proposed motion be allowed to be moved.

Accordingly, the motion was moved by Iain Angus and agreed to.

Clause 8, as amended, carried.

Clause 9 carried.

Clause 10 carried.

Clause 11 carried.

On Clause 12

Stan Keyes proposed to move,—That Clause 12 of Bill C-5 be amended by adding immediately after line 12, at page 7, the following:

"6.41 The Minister shall ensure that a program to shield the residences located close to airports from the noises generated by any airport activity is established not later than six months after the coming into force of this Act."

CHAIRMAN'S RULING

THE CHAIRMAN: The proposed amendment seeks to introduce a new notion in the bill—that of setting up a program to shield residences located close to airports from the noises generated by any airport activity. It is therefore beyond the scope of the bill and I rule it out of order as per citation 698(1) of *Beauchesne's* sixth edition.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: La présidence doit exprimer certaines réserves au sujet de cette motion. Du strict point de vue de la procédure, elle est irrecevable. Je renvoie les députés au commentaire 698(8)b) de *Beauchesne*, sixième édition (anglaise), qui se lit ainsi :

«Il est interdit au président de recevoir un amendement... s'il vise à amender des articles de la loi que le projet de loi modifie, à moins que les articles en question ne soient précisément visés par une disposition du projet de loi.»

Par ailleurs, la présidence a reçu nombre d'observations par des membres du Comité appartenant aux deux côtés de la Chambre, ainsi que par des représentants d'organismes extérieurs. Il y avait presque unanimité pour que cet amendement soit retenu. Nous devons donc décider de ce que nous allons faire.

Il existe une pratique très ancienne qui veut que les comités disposent de leur destinée.

Certes, j'aurais de bons motifs pour déclarer l'amendement irrecevable, mais je vais plutôt laisser le Comité se prononcer.

S'il y a consentement unanime, l'amendement pourra être présenté. Cependant, je tiens à préciser, pour les fins du compte rendu, que cette décision ne constitue pas un précédent. Je vous rappelle même que le consentement unanime a ses propres limites. Par exemple, si cet amendement avait entraîné une affectation de deniers publics, il aurait fallu que je sois saisi d'une recommandation royale émanant du gouverneur général pour pouvoir le considérer. Comme ce n'est pas le cas, je vais demander au Comité de se prononcer sur sa recevabilité.

Le Comité accepte alors à l'unanimité que la motion soit présentée.

Iain Angus propose donc sa motion qui est adoptée.

L'article 8, modifié, est adopté.

L'article 9 est adopté.

L'article 10 est adopté.

L'article 11 est adopté.

Article 12

Stan Keyes propose,—Que l'article 12 soit modifié en ajoutant après la ligne 8, à la page 7, ce qui suit :

«6.41 Le ministre veille à ce qu'un programme visant à isoler les demeures situées près des aéroports contre les bruits engendrés par toute activité aéroportuaire soit créé au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente loi.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: La présidence estime que l'amendement proposé introduit une nouvelle notion dans le projet de loi, à savoir l'établissement d'un programme visant à protéger les résidences riveraines des aéroports du bruit propre à toute activité aéroportuaire. Il dépasse donc la portée du projet de loi et je le déclare inadmissible conformément au commentaire 698(2) de *Beauchesne*, sixième édition.

The proposed amendment would impose a charge upon the Public Treasury and would therefore also be in contravention of citation 698(7) of *Beauchesne's* sixth edition which states:

“An amendment is out of order if it imposes a charge on the Public Treasury, if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the Royal Recommendation.”

Accordingly, the amendment was ruled out of order.

On motion of Geoff Wilson, it was agreed,—That Clause 12 of Bill C-5 be amended by striking out line 23, at page 7, and substituting the following therefor:

“regulation made under this Part, and”

and by striking out line 32, at page 7, and substituting the following therefor:

“interim order be made under this Part, and”

Clause 12, as amended, carried.

On Clause 13

Stan Keyes moved,—That Clause 13 of Bill C-5 be amended by adding immediately after line 30, at page 8, the following:

“(3) Where the Minister refuses to issue a Canadian aviation document on any ground referred to in subsection (1), the Minister shall, by personal service or by registered mail send to the applicant at his address, notify the applicant of the Minister's decision.

(4) A notice under subsection (3) shall be in such form as the Governor in Council may by regulation prescribe and shall, in addition to any other information that may be so prescribed, state the date, being thirty days after the notice is served or sent, on or before which and the address at which a request for a review of the decision of the Minister is to be filed in the event the applicant wishes to have the decision reviewed.

(5) A request for a review of the decision of the Minister under subsection (6) does not operate as a stay of the refusal to issue the Canadian aviation document referred to in subsection (3).

(6) Where the applicant for a Canadian aviation document wishes to have the decision referred in subsection (3) reviewed, he shall, on or before the date that is thirty days after the notice is served on or sent to him under that subsection or within such further time as the Tribunal on application by the applicant may allow, in writing file with the Tribunal at the address set out in the notice a request for a review of the decision.

(7) On receipt of a request filed in accordance with subsection (6), the Tribunal shall appoint a time and place for the review of the decision referred to in the request and in writing notify the Minister and the person who filed the request of the time and place so appointed.

(8) At the time and place appointed under subsection (7) for the review of the decision, the member of the Tribunal assigned to conduct the review shall provide the Minister and the applicant with a full opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence and make representations in relation to the refusal under review.

Par ailleurs, cet amendement nécessiterait une utilisation de fonds publics, ce qui le rend inadmissible conformément au commentaire 698(7) de *Beauchesne*, où je lis :

«(7) Un amendement est irrecevable s'il entraîne une imputation sur le Trésor, s'il étend l'objet ou le but de la Recommandation royale, ou s'il en assouplit les conditions et les réserves.»

L'amendement est donc déclaré irrecevable.

Sur motion de Geoff Wilson, il est convenu,—Que l'article 12 soit modifié en remplaçant la ligne 18, à la page 7, par ce qui suit :

«titre de la présente partie, mais cesse d'avoir effet à».

et en remplaçant la ligne 25, à la page 7, par ce qui suit :

«ment au titre de la présente partie ayant le même».

L'article 12, modifié, est adopté.

Article 13

Stan Keyes propose,—Que le projet de loi C-5 soit modifié en ajoutant après la ligne 25, à la page 8, ce qui suit :

«(3) Lorsque le ministre refuse de délivrer un document d'aviation canadien pour l'un des motifs visés au paragraphe (1), le ministre expédie par courrier recommandé à l'adresse du demandeur ou par signification à personne, avis de la mesure.

(4) L'avis est établi en la forme que le gouverneur en conseil peut fixer par règlement. Y sont en outre indiquées le lieu et la date limite, à savoir trente jours après l'expédition ou la signification de l'avis, du dépôt d'une éventuelle requête en révision.

(5) Le dépôt d'une requête en révision n'a pas pour effet de suspendre la mesure prise par le ministre.

(6) L'intéressé qui désire faire réviser la décision du ministre dépose une requête à cet effet auprès du Tribunal à l'adresse et pour la date limite indiquées dans l'avis, ou dans le délai supérieur éventuellement octroyé à la demande par le Tribunal.

(7) Le Tribunal, sur réception de la requête, fixe la date et le lieu de l'audition et en avise par écrit le ministre et l'intéressé.

(8) À l'audition, le conseiller accorde au ministre et à l'intéressé toute possibilité de présenter leurs éléments de preuve et leurs observations sur la mesure attaquée conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle.

(9) On a review under this section of a decision of the Minister to refuse to issue a Canadian aviation document, the member of the Tribunal conducting the review may determine the matter by confirming the refusal or substituting the member's decision for the decision of the Minister."

And debate arising thereon, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Clause 13 carried.

On Clause 14

Stan Keyes moved,—That Clause 14 of Bill C-5 be amended by:

(a) striking out line 47, at page 8 and (b) by striking out line 6, at page 9, and substituting the following therefor:

"section 6.71(2), warrant it, or"

(c) adding immediately after line 6, at page 9, the following:

"(d) to cancel a Canadian aviation document on the grounds that the holder of the document or the owner or operator of any aircraft, airport or other facility in respect of which the document was issued has contravened, more than three times, any provision of this Part or any regulation or order made under this Part dealing with noise,"

(d) striking out line 34, at page 9, and substituting the following therefor:

"based;"

(e) adding immediately after line 34, at page 9, the following:

"(iv) the reasons for the Minister's decision to cancel the Canadian aviation document pursuant to paragraph (1)(d); and"

And debate arising thereon, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Clause 14 carried.

Clause 15 carried.

On Clause 16

Stan Keyes proposed to move,—That Clause 16 of Bill C-5 be amended by adding immediately after line 6, at page 10, the following:

"7.31 (1) Where an amount of money is payable by a person by reason that the person has contravened any provision of this Act or any regulation or order made under this Act dealing with noise, and the person pays that money, the money shall not be placed in the Consolidated Revenue Fund but shall be distributed to the municipality or village in which the contravention occurred, in a manner to be determined by regulation of the Governor in Council.

(2) The Governor in Council may make regulations respecting the manner in which money referred to in subsection (1) shall be distributed to the municipality or village referred to in that subsection."

CHAIRMAN'S RULING

THE CHAIRMAN: The amendment to Clause 16 causes the Chair some difficulties in that it appears to direct the Government to remit all monies collected to the municipality or village in which the contravention occurred.

(9) Le conseiller peut confirmer la mesure ou substituer sa décision à celle du ministre.»

Un débat s'ensuit puis, par consentement unanime, l'amendement est retiré.

L'article 13 est adopté.

Article 14

Stan Keyes propose,—Que l'article 14 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 37, à la page 8, par ce qui suit :

«validité du document, soit de suspender»

b) en ajoutant après la ligne 1, à la page 9, ce qui suit :

«ses dirigeants, le requiert, soit encore d'annuler un document d'aviation canadien parce que le titulaire du document ou le propriétaire, utilisateur ou exploitant de l'aéronef, aéroport ou autre installation que vise le document à contrevenu plus de trois fois à la présente partie ou à ses textes d'application concernant le bruit, il expédie un avis»

c) en remplaçant la ligne 11, à la page 9, par ce qui suit :

«tude, soit les conditions—de déli—»

d) en ajoutant après la ligne 15, page 9, ce qui suit :

«ne répond plus; soit encore les motifs de la décision d'annulation pour contraventions;»

Un débat s'engage alors puis, par consentement unanime, l'amendement est retiré.

L'article 14 est adopté.

L'article 15 est adopté.

Article 16

Stan Keyes propose,—Que l'article 16 soit modifié en ajoutant après la ligne 4, à la page 10, ce qui suit :

«7.31 (1) Lorsqu'une somme d'argent est payable par une personne du fait que celle-ci a contrevenu à la présente loi ou à ses textes d'application concernant le bruit, cette somme n'est pas versée au Trésor; elle est distribuée dans la municipalité ou le village où la contravention s'est produite, de la façon déterminée par règlement du gouverneur en conseil.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer la façon de distribuer la somme visée dans la municipalité ou le village visé par ce paragraphe.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT : Ici encore, l'amendement à l'article 16 suscite des réserves à la présidence, car il semble obliger le gouvernement à remettre la somme perçue à la municipalité ou le village où la contravention s'est produite.

Bill C-5 has not addressed the question of how the collected monies could be dispensed. In my view, this motion attempts to go beyond what was envisaged by the Bill. Therefore, in accordance with *Beauchesne*, sixth edition, at citation 698(1), I must declare the motion out of order as it is beyond the scope of the bill.

Accordingly, the amendment was ruled out of order.

Stan Keyes proposed to move,—That Clause 16 of Bill C-5 be amended by adding immediately after line 6, at page 10, the following:

“7.32 (1) Where a person believes on reasonable grounds that the holder of a Canadian aviation document or the owner or operator of any aircraft, airport or other facility in respect of which the document was issued has contravened any provision of this Part or any regulation or order made under this Part dealing with noise, the person may notify an Aeronautics Ombudsman of the alleged contravention and the Ombudsman shall investigate the alleged contravention.

(2) The Minister shall designate one or more persons to be an Aeronautics Ombudsman for the purpose of subsection (1).”

CHAIRMAN'S RULING

THE CHAIRMAN: This amendment proposes the creation of a position of Aeronautics Ombudsman. This introduces a concept which is not present in the bill and I must therefore rule it out of order.

I refer the honourable member to citation 698(1) of *Beauchesne's* sixth edition which states:

“An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negated.”

Accordingly, the amendment was ruled out of order.

Clause 16 carried.

Clause 17 carried.

On Clause 18

Stan Keyes moved,—That Clause 18 of Bill C-5 be amended by striking out lines 12 to 19, at page 10, and substituting the following therefor:

“(b) provide that the amount payable in respect of a contravention of a designated provision shall be

(i) one thousand dollars, in the case of an individual, and

(ii) ten thousand dollars, in the case of a corporation.”

Ken Atkinson moved,—That the amendment be amended by striking out the words “shall be” and substituting the following therefor:

“shall not exceed”

The question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

Le projet de loi C-5 ne traite nullement la question de la distribution possible des sommes perçues sous la forme de contraventions. De l'avis du président, cette motion dépasse la portée du projet de loi. Par conséquent, conformément à l'article 698(1) de la sixième édition de *Beauchesne*, je me dois de déclarer cette motion irrecevable, car elle dépasse la portée du projet de loi.

L'amendement est donc déclaré irrecevable.

Stan Keyes propose,—Que l'article 16 soit modifié en remplaçant la ligne 4, à la page 10, par ce qui suit :

«7.32 (1) Lorsqu'une personne a des motifs raisonnables de croire que le titulaire d'un document d'aviation canadien ou le propriétaire, utilisateur ou exploitant de l'aéronef, aéroport ou installation que vise le document a contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application concernant le bruit, elle peut notifier la contravention prétendue à un ombudsman de l'aéronautique, qui fait enquête sur celle-ci.

(2) Le ministre désigne une ou plusieurs personnes pour exercer les fonctions d'ombudsman de l'aéronautique en application du paragraphe (1).»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT : Cet amendement propose la désignation d'une ou de plusieurs personnes pour exercer les fonctions d'ombudsman. Comme il s'agit d'un concept qu'on ne retrouve nulle part ailleurs dans ce projet de loi, je suis obligé de la déclarer irrecevable.

Je me reporte à l'article 698(1) de la sixième édition de *Beauchesne*, qui précise ce qui suit :

«Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entâchées des vices suivants : (1) S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.»

L'amendement est donc déclaré irrecevable.

L'article 16 est adopté.

L'article 17 est adopté.

Article 18

Stan Keyes propose,—Que l'article 18 soit modifié en remplaçant les lignes 9 à 14, à la page 10, par ce qui suit :

«b) prévoir que le montant à payer au titre d'une contravention à un texte désigné soit de mille dollars dans le cas des personnes physiques et de dix mille dollars dans le cas des personnes morales.»

Ken Atkinson propose,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant le mot «maximal» après le mot «montant».

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

And the question being put on the amendment, it was negatived on division.

Ken Atkinson moved,—That Clause 18 of Bill C-5 be amended by striking out line 18, at page 10 and substituting the following therefor:

“(ii) twenty-five thousand dollars in the case of a”

The question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Stan Keyes moved,—That Clause 18 of Bill C-5 be amended by adding immediately after line 19, at page 10, the following:

“(c) provide that the amount payable in respect of a third contravention of a designated provision respecting noise, or in respect of any subsequent contravention of the same nature, shall be equal to one half of the revenues gained by the corporation from the flight on which the contravention has been committed or continued.”

Iain Angus moved,—That the amendment be amended by striking out the words “equal to” and substituting the following therefor:

“no less than”

The question being put on the sub-amendment, it was negatived.

And the question being put on the amendment, it was also negatived.

Clause 18, as amended, carried.

Clause 19 carried.

Clause 20 carried.

Clause 21 carried.

Clause 22 carried.

Clause 23 carried.

On Clause 24

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That Clause 24 of Bill C-5 be amended by striking out line 19, at page 12, and substituting the following therefor:

“*Gazette* at least sixty five days before the regu—”

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That Clause 24 of Bill C-5 be amended by striking out line 35, at page 12, and substituting the following therefor:

“lier than sixty days after publication of”

Clause 24, as amended, carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered,—That the Chairman report the Bill, as amended, to the House.

Ordered,—That Bill C-5, as amended, be re-printed as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

L'amendement, mis aux voix, est rejeté avec dissidence.

Ken Atkinson propose,—Que l'article 18 soit modifié en remplaçant la ligne 12, à la page 10, par ce qui suit :

«morales, à vingt-cinq mille dollars—à payer au».

L'amendement, mis aux voix, est adopté avec dissidence.

Stan Keyes propose,—Que l'article 18 soit modifié en ajoutant après la ligne 14, à la page 1, ce qui suit :

«c) prévoir que le montant à payer au titre d'une troisième contravention à un texte désigné concernant le bruit ou au titre de toute contravention subséquente de même nature soit équivalent à la moitié des revenus que retire la personne morale du vol au cours duquel se commet ou se continue la contravention.»

Iain Angus propose,—Que l'amendement soit modifié en remplaçant les mots «soit équivalent à» par ce qui suit :

«ne soit pas inférieur à»

Le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 18, modifié, est adopté.

L'article 19 est adopté.

L'article 20 est adopté.

L'article 21 est adopté.

L'article 22 est adopté.

L'article 23 est adopté.

Article 24

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que l'article 24 soit modifié en remplaçant la ligne 18, à la page 12, par ce qui suit :

«dans la *Gazette du Canada* au moins soixante»

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que l'article 24 soit modifié en remplaçant la ligne 32, à la page 12, par ce qui suit :

«vigueur moins de soixante jour après la»

L'article 24, modifié, est adopté.

Le Titre est adopté.

Le projet de loi, modifié, est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi, modifié.

Il est ordonné,—Que le projet de loi, modifié, soit réimprimé pour les besoins de la Chambre à l'étape du rapport.

At 4:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 16 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, November 19, 1991

• 1535

Le vice-président (M. Pronovost): À l'ordre, s'il vous plaît!

Nous entreprenons aujourd'hui l'étude article par article du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Certains amendements seront présentés par l'opposition ainsi que par le gouvernement.

Je vais d'abord demander aux fonctionnaires du ministère de bien vouloir se présenter en donnant simplement leurs noms et leurs responsabilités, et cela pour le bénéfice des membres du Comité.

M. David Wightman (sous-ministre adjoint, Aviation, Transports Canada): Merci, monsieur le président.

With me are Jerry Berigan from the Airports Group of Transport Canada; Mr. Pierre Champagne, Airports Group; Elizabeth McNab, Legal Counsel; Mr. John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning, Transport Canada; and Mr. Grant Mazowita, Director of Legislation and Enforcement for Transport Canada, Aviation.

Le vice-président (M. Pronovost): Merci beaucoup. Je dois vous dire, madame et messieurs, que jusqu'à présent le Comité a étudié dans un esprit largement non partisan l'ensemble de ce projet de loi et nous espérons que nous pourrions poursuivre dans la même voie.

I would like also to advise the members of the committee that we have two persons from the public bills office who will be ready to help if you have any new amendments or changes. I'm looking especially at Mr. Angus; I don't know why. We'll see if there are any problems. Those two persons would be very happy to work with you during the next few minutes.

Nous allons procéder immédiatement à l'étude article par article du projet de loi C-5.

Clauses 1 to 6 inclusive agreed to

On clause 7

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Mr. Chairman, the government proposes an amendment to clause 7. Maybe we can just give it to the chairman, if you want to read it out. I think everyone's familiar with the proposed amendment, Mr. Chairman.

Le vice-président (M. Pronovost): Je peux bien le lire, si vous le voulez.

Pour l'article 7, voici une proposition du gouvernement: Il est proposé que l'article 7 du projet de loi C-5 soit modifié

(a) by striking out line 34 on page 4 and substituting the following:

7.(1) All that portion of paragraph 4.9(a) of the French version of the said Act preceding subparagraph (i) thereof is repealed and the following substituted therefor:

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 19 novembre 1991

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Order, please!

We are beginning today our clause-by-clause study of Bill C-5, an Act to amend the Aeronautics Act and an Act to amend the Aeronautics Act. Both the government and the opposition have some amendments to put forward.

I will begin by asking the officials from the department to introduce themselves, stating their name and position, for the benefit of committee members.

Mr. David Whightman (Assistant Deputy Minister, Aviation Group, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

Je suis accompagné de Jerry Berigan, Groupe des aéroports, Transports Canada; de M. Pierre Champagne, Groupe des aéroports; d'Elizabeth McNab, conseiller juridique; de M. John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada; et de M. Grant Mazowita, directeur, Législation et application des règles, Aviation, Transports Canada.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Thank you very much. I must tell you, ladies and gentlemen, that so far the committee has studied this bill in a non-partisan manner, and we hope to continue that approach.

Je tiens également à informer les membres du comité que nous avons parmi nous aujourd'hui deux personnes qui travaillent au Bureau des projets de loi d'intérêt, pour vous aider si vous avez de nouvelles modifications à proposer. Je regarde surtout M. Angus, mais sauf je ne sais pas pourquoi. Nous allons voir s'il y a des problèmes. Ces deux personnes seront très heureuses de travailler avec vous pendant quelques minutes.

We will now move to the clause-by-clause study of Bill C-5.

Les articles 1 à 6 inclusivement sont adoptés

Article 7

M. Richardson (Calgary sud-est): Monsieur le président, le gouvernement propose un amendement à l'article 7. Je peux le donner au président pour qu'il en fasse lecture à haute voix. Je pense que tout le monde est au courant de l'amendement proposé, monsieur le président.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I can certainly read it, if you like.

We have a government amendment to clause 7 that reads as follows: it is moved that clause 7 of Bill C-5 be amended

a) substitution, à la ligne 31, page 4, de ce qui suit:

7.(1) Le passage de l'alinéa 4.9a) de la version française de la même loi qui précède le sous-alinéa (i) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

[Texte]

a) l'agrément des personnes suivantes:

(2) Subparagraph 4.9(a)(ii) of the

and (b) by renumbering subclauses (2) to (4) accordingly.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, as a consequential amendment, I don't think there's any objection on the committee.

Amendment agreed to

L'article 7, tel que modifié, est adopté

• 1540

On clause 8

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, I move that Bill C-5 be amended (a) by adding thereto immediately after line 26 on page 5 the following:

8. Paragraph 5(a) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

(a) limiting the hours of work of crew members of any aircraft operated by air carriers and of crew members of any aircraft used for carrying passengers; and

(b) by renumbering the subsequent clauses accordingly.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Just before going any further, Mr. Angus, the specific motion is causing some difficulty to the chair. If we look at it from a strict procedural point of view, it could appear to be out of order.

J'aimerais vous référer à la sixième édition de *Beauchesne*, paragraphe 698, alinéa 8, sous-alinéa b) qui dit ce qui suit:

An amendment may not amend sections from the original Act unless they are specifically being amended in a clause of the bill before the committee.

On the other hand, as you know, during all our hearings the chair received a lot of representation from members of the committee on both government and opposition sides and also from outside organizations. I think everybody was not far from being unanimous to ask that consideration of this amendment be allotted. So we have to decide as a committee where we have to go from here.

There is a long practice in the operation of committees that says committees are masters of their own destiny.

Même s'il est possible, en en faisant un cas très spécifique, de déclarer cet amendement irrecevable, je suis porté à m'en remettre aux membres du Comité.

If there was any unanimous consent on this, I shall allow the amendment to be moved. However, I wish to state for the record that this really does not constitute a precedent. I wish to point out that even unanimous consent has its own limits. For instance, if this amendment imposed a charge upon the public treasury, it would have required a royal recommendation from the Governor General before I could have ever considered it.

Étant donné qu'on n'a pas besoin de cela en tant que tel, le Comité devrait maintenant prendre une décision. Je serais donc porté à vous poser la question suivante, à moins qu'il y ait un débat:

[Traduction]

a) l'agrément des personnes suivantes:

(2) Le sous-alinéa 4.9a)(ii) de la ver-

b) rénumérotation des paragraphes (2) à (4).

M. Richardson: Puisqu'il s'agit d'un amendement corrélatif, je pense que le comité n'a pas d'objection.

L'amendement est adopté

Clause 7 as amended agreed to

Article 8

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-5 soit modifié: a) par insertion, après la ligne 22, page 5, de ce qui suit:

8. L'alinéa 5a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

a) limiter le nombre d'heures de travail des membres d'équipage des aéronefs utilisés par un transporteur aérien et de ceux des aéronefs affectés au transport des passagers;

b) par les changements de numéros d'articles qui en découlent.

Le vice-président (M. Pronovost): Avant d'aller plus loin, monsieur Angus, je tiens à vous signaler que la motion présente certains problèmes pour le président. L'amendement pourrait sembler irrecevable du point de vue de la procédure.

I would refer you to the sixth edition of *Beauchesne*, citation 698, paragraph 8, b). It reads as follows:

Il est interdit au président du comité de recevoir un amendement: s'il vise à amender des articles de la loi que le projet de loi modifie, à moins que les articles en question ne soient précisément visés par une disposition du projet de loi.

D'un autre côté, comme vous savez, pendant toutes nos audiences, le président a reçu nombre d'observations par des membres du comité, appartenant aux deux côtés de la chambre, ainsi que par des représentants d'organismes extérieurs. Je pense qu'il y avait presque unanimité pour demander que cet amendement soit retenu. Il nous incombe donc de décider ce que nous allons faire.

Il y a une pratique de longue date qui veut que les comités disposent de leur destinée.

While it is possible, by making this a very specific case, to declare this amendment out of order, I am inclined to leave the decision to committee members.

S'il y a un consentement unanime, je permettrai à M. Angus de proposer l'amendement. Cependant, je tiens à dire, pour les fins du procès-verbal, que cette décision ne constitue pas vraiment un précédent. Je tiens à signaler que même le consentement unanime a ses propres limites. Par exemple, si cet amendement avait entraîné une affectation des deniers publics, il aurait fallu que je sois saisi d'une recommandation royale émanant du gouverneur général pour pouvoir le considérer.

Since this is not necessary, the committee should now make a decision. I would therefore be inclined to ask you the following question, unless there is some debate first:

[Text]

Is there unanimous consent to allow this motion considered by the committee at this specific point? Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Yes, Mr. Chairman, this particular implement has the support of myself and members of this side of the table.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Chairman, I think the sense of this side would be that we would also like to see this particular matter incorporated into the bill. We recognize what you have said. I am sure there are also other precedents we can look at. I think you stated the case well, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I thank you for your observations and the other members of the committee from both sides indicating they would be prepared to give unanimous consent to allow this amendment to be put forward. As we heard from the witnesses, the flight attendants need the same kind of protection under law as the pilots and the engineers now have.

Clause 8 as amended agreed to [See *Minutes of Proceedings*]

• 1545

Clauses 9 to 11 agreed to

On clause 12

Mr. Keyes: Clause 12 of this bill, as moved by—

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Mr. Keyes, before allowing you to proceed, I just made a ruling on this amendment. In the opinion of the chair, this amendment seeks to introduce a new notion in the bill, that of setting up a program to shield residents located close to airports from the noises generated by any airport activity. Therefore it is beyond the scope of that bill and I rule it out of order, as per citation 698.(2) of *Beauchesne's*, sixth edition. The proposed amendment would impose a charge upon the public treasury and would therefore be in contravention of citation 698.(7) of *Beauchesne's*, sixth edition, which states:

(7) An amendment is out of order if it imposes a charge on the Public Treasury, if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the Royal Recommendation.

Mr. Keyes: That is unfortunate, Mr. Chairman. I will abide by your decision.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Mr. Chairman, I move that clause 12 of the bill be amended (a) by striking out line 23 on page 7 and substituting the following:

regulation made under this Part, and

(b) by striking out line 32 on page 7 and substituting the following:
interim order be made under this Part, and

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): This amendment is in order.

[Translation]

Y a-t-il consentement unanime pour permettre maintenant l'étude par le comité de cette motion? Monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton—Ouest): Monsieur le président, les députés de ce côté de la table et moi-même appuyont cet amendement.

M. Atkinson (St. Catharines): Pour notre part, monsieur le président, je pense que nous aimerions, nous aussi, que cette disposition soit incorporée dans le projet de loi. Nous sommes conscients de ce que vous avez dit. Je suis sûr qu'il existe d'autres précédents dont on pourrait tenir compte. Je pense que vous avez bien présenté la situation, monsieur le président.

M. Angus: Monsieur le président, je vous remercie de vos remarques et je remercie les députés des deux autres partis d'avoir accepté de donner leur consentement unanime nécessaire à la présentation de cet amendement. Comme les témoins nous l'ont dit, les agents de bord ont besoin de la même protection que celle que la loi en vigueur accorde aux pilotes et aux ingénieurs.

L'article 8 tel que modifié est adopté [voir *Procès-verbaux et Témoignages*]

Les articles 9 à 11 sont adoptés

Article 12

M. Keyes: L'article 12 de ce projet de loi, tel proposé par...

Le vice-président (M. Pronovost): Monsieur Keyes, avant de vous donner la parole, je vous signale que je viens de me prononcer au sujet de cet amendement. La présidence estime qu'il introduit une nouvelle notion dans le projet de loi, à savoir l'établissement d'un programme visant à isoler protéger les résidences riveraines des aéroports du bruit propre à par toute activité aéroportuaire. Il dépasse donc la portée du projet de loi et je le déclare inadmissible conformément au commentaire 698.(2) de *Beauchesne*, sixième édition. Par ailleurs, cet amendement nécessiterait une utilisation de fonds publics ce qui le rend inadmissible conformément au commentaire 698.(7) de *Beauchesne*, sixième édition, où je lis :

(7) Un amendement est irrecevable s'il entraîne une imputation sur le Trésor, s'il étend l'objet ou le but de la Recommandation royale, ou s'il en assouplit les conditions et les réserves.

M. Keyes: C'est regrettable, monsieur le président, mais je m'incline devant votre décision.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Monsieur le président, je propose que l'article 12 du projet de loi soit modifié :a) par substitution à la ligne 18 page 7 de ce qui suit :

titre de la présente partie, mais cesse d'avoir effet à

b) par substitution à la ligne 25, page 7 de ce qui suit:
ment aux titres de la présente partie ayant le même

Le vice-président (M. Pronovost): Cet amendement est recevable.

[Texte]

Mr. Angus: Could we get an explanation?

Mr. Wilson: I am told that the bill inadvertently limited the application of regulations made under clause 4. This amendment expands to regulations made under other clauses, such as clauses 5 and 6, for example.

Amendment agreed to

Clause 12 as amended agreed to

Mr. Keyes: Regrettably.

On clause 13

Mr. Keyes: Mr. Chairman, do you have another intervention?

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): This amendment is in order but I would like the member who proposed it to clarify some of the language, especially in subsection (4) of the English text. Normally those clauses are written in English and then translated to French, but this time it seems to be the contrary. I don't know why.

In subsection (4), in the English version, it says "A notice under subsection (1)", but the problem is that there is no notice in subsection (1).

• 1550

Mr. Keyes: Mr. Chairman, maybe I can help the chair and even precede his remarks and say that if there is a problem with the English text may we go by the French text and then we can make the correction in the English from the French text?

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): The clerk doesn't seem to be really enthusiastic about your suggestion. The problem is that the clerk has a lot of problems comparing both versions, because there's no uniformity between the two versions so we don't know exactly what—

Mr. Keyes: Section 3(1).

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Mr. Keyes, we're told by the specialist over there that if it was written "a notice under subsection (3)" your amendment would be clearer and more precise, subsection (3) instead of subsection (1).

Mr. Keyes: Yes. That's agreeable.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Okay. Mr. Keyes, now you may have the floor for comments.

Mr. Keyes: I will dispense with the reading of the entire amendment.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Thank you very much.

Mr. Keyes: It's on the record. But condense it. . . Well, for the record I suppose I can.

Mr. Angus: I think we have to deem it as having being read, do we not, Mr. Chairman? It's not on the record.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): You want me to read it?

[Traduction]

M. Angus: Pouvons-nous en avoir une explication?

M. Wilson: J'ai été informé que, par inadvertance, le projet de loi limitait sa portée aux règlements établis conformément à l'article 4. L'amendement proposé permet d'étendre la portée de la loi aux règlements émis conformément à d'autres articles, tels que les articles 5 et 6, par exemple.

L'amendement est adopté.

L'article 12 modifié est adopté.

M. Keyes: Malheureusement.

Article 13

M. Keyes: Monsieur le président, avez-vous l'intention d'intervenir?

Le vice-président (M. Pronovost): L'amendement est recevable, mais j'aimerais que le député qui l'a proposé veuille bien en clarifier les termes, surtout pour ce qui est du paragraphe (4) de la version anglaise. Normalement, ces articles sont rédigés en anglais et, ensuite, traduits en français; il semble toutefois que dans le cas présent on a fait le contraire. Je ne sais pas pourquoi.

Le paragraphe (4) de la version anglaise parle «d'un avis émis conformément au paragraphe (1)»; le fait est que le paragraphe (1) ne parle pas d'un avis.

M. Keyes: Monsieur le président, je pourrais peut-être aider la présidence et même anticiper ses remarques en signalant que si la version anglaise occasionne des difficultés, nous pourrions peut-être la modifier en nous fondant sur la version française.

Le vice-président (M. Pronovost): Votre suggestion ne semble pas soulever l'enthousiasme du greffier. Notre greffier a des difficultés à comparer les deux textes car ils ne sont pas absolument identiques et nous ne savons pas exactement ce que. . .

M. Keyes: Alinéa 3(1).

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le vice-président (M. Pronovost): Monsieur Keyes, notre spécialiste nous dit que si le texte se lisait «a notice under subsection (3)», le texte de votre amendement serait plus clair et plus précis; la référence concernant le paragraphe (3) au lieu du paragraphe (1).

M. Keyes: Bon. C'est acceptable.

Le vice-président (M. Pronovost): Bon. Monsieur Keyes, vous pouvez maintenant nous faire part de vos remarques.

M. Keyes: Je ne lirai pas la totalité de l'amendement.

Le vice-président (M. Pronovost): Merci beaucoup.

M. Keyes: Il a été versé au dossier. Mais pour le résumer. . . Je crois pouvoir le faire aux fins du procès-verbal.

M. Angus: Je crois que nous devons le recevoir comme ayant été lu, n'est-ce pas, monsieur le président? Pour le moment, il ne serait pas inclus, dans le procès-verbal.

Le vice-président (M. Pronovost): Voulez-vous que je le lise?

[Text]

Mr. Angus: No, no, I don't want you to read it. I want Stan to read it.

Mr. Keyes: All right.

Mr. Angus: You can deem it to have been read.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Please, Mr. Angus, do you want him to explain it?

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I can just deem this to have been read and then proceed with a three-line explanation, if that is agreeable.

Mr. Angus: Yes. It has to get in the record somehow.

Mr. Keyes: If that's agreeable.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Agreed.

Mr. Keyes: Thank you very much, Mr. Angus.

Clause 13, the amendment moved by my colleague Mr. Marchi, simply states that since decisions by the minister to suspend an aviation document is not appealable to the Civil Aviation Tribunal, provision should be made to reverse any such decision to CAT, the Canadian Aviation Tribunal.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I understand, Mr. Keyes, you will be moving this amendment in place of Mr. Marchi.

Mr. Keyes: That's right, Mr. Chairman, and the seconder, my colleague from London East.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, if I may, I'd like the department to comment on this particular motion. I'd like to know what their views are on the amendment that is proposed.

Mr. Wightman: The department is concerned that this amendment would create, in effect, a second licensing organization where the Civil Aviation Tribunal would, in effect, be able to issue a licence. We believe the amendment goes too far and that the power of the Civil Aviation Tribunal should be the same as it is in other instances where it refers the matter back to the department to be reviewed by licensing experts.

We're concerned that we would, by this amendment, have what in effect would be two separate licensing authorities.

Mr. Angus: Sir, am I hearing you say that the department is prepared to accept an independent review but only if it renders a judgment that is contrary to the decision that has already been made that goes back to the department or the appropriate agency to reissue the licence, in effect, or to decide whether to reissue it, as opposed to the current situation where it is done by the same organization?

Mr. Wightman: What we are suggesting is that the minister has the authority to issue these licences or certificates and that there should be no other agency that has that authority. So, in effect, it would come back to the licensing authority. It would be reviewed in light of whatever new information had been presented to the tribunal, and the minister would once again make a decision as to the issuance or not.

[Translation]

M. Angus: Non, pas vous, Stan.

M. Keyes: D'accord.

M. Angus: Vous pouvez dire qu'il est réputé avoir été lu.

Le vice-président (M. Pronovost): Monsieur Angus, je vous en prie, voulez-vous qu'il vous l'explique?

M. Keyes: Monsieur le président, je peux considérer qu'il a été lu et vous donnez quelques mots d'explication, si vous êtes d'accord.

M. Angus: Oui. Mais il fallait qu'il soit incorporé au procès-verbal d'une façon quelconque.

M. Keyes: Si c'est acceptable.

Le vice-président (M. Pronovost): D'accord.

M. Keyes: Merci beaucoup, monsieur Angus.

La modification à l'article 13 proposée par mon collègue, M. Marchi, indique simplement qu'étant donné qu'une décision du ministre entraînant la suspension d'un document d'aviation ne peut pas faire l'objet d'un appel devant le tribunal de l'aviation civile, il convient d'adopter une disposition permettant de référer l'affaire au TAC, le Tribunal de l'aviation civile.

Le vice-président (M. Pronovost): Si j'ai bien compris, monsieur Keyes, vous remplacez M. Marchi, car vous proposez cet amendement.

M. Keyes: C'est exact, monsieur le président, et je suis appuyé par mon collègue de London est.

Le vice-président (M. Pronovost): Monsieur Atkinson.

M. Atkinson: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais que le ministère nous communique ses commentaires au sujet de cet article. J'aimerais connaître leur réaction à l'amendement proposé.

M. Wightman: Le ministère craint que cet amendement ne crée, dans la pratique, un deuxième organisme d'émission de licences, car, en pratique, le Tribunal de l'aviation civile aurait le pouvoir de le faire. Nous estimons que l'amendement va trop loin et que les pouvoirs du Tribunal de l'aviation civile devraient demeurer ce qu'ils sont dans d'autres cas où le tribunal réfère la question au ministère, pour qu'elle soit examinée par les spécialistes du domaine.

Nous nous inquiétons de voir apparaître un deuxième organisme d'octroi de licences, si l'amendement est adopté.

M. Angus: Dois-je comprendre, monsieur, que le ministère accepterait une révision par un organisme indépendant, uniquement si, après un jugement, contraire à une décision déjà prise, le cas était de nouveau référé au ministère ou à l'organisme approprié qui déciderait alors si la licence doit être rétablie ou non, et cela comparé à ce qui se produit actuellement où une seule organisation s'occupe du dossier?

M. Wightman: Ce que nous disons, c'est que le ministre a le pouvoir d'octroyer des licences ou des certificats et qu'aucun autre organisme ne devrait avoir ce pouvoir. Donc, le dossier devrait revenir à l'organisme qui émet les licences. Le dossier pourrait faire l'objet d'un examen compte tenu des nouveaux renseignements présentés aux tribunaux, et le ministre pourrait, à nouveau, décider, d'accorder ou non la licence.

[Texte]

[Traduction]

• 1555

Mr. Keyes: It appears there is some difficulty with the department, and maybe with some members opposite, as to its intent or direction. Therefore, at this point I would like to withdraw this amendment in favour of bringing it in at another stage. It will be reworked.

Amendment withdrawn

Clause 13 agreed to

On clause 14

The Chairman: I presume that the amendment proposed by Mr. Keyes is in order, but I would like Mr. Keyes to clarify the last paragraph in the English version of this proposed amendment.

Mr. Keyes: I will be moving an amendment to clause 14 on behalf of my colleague, Mr. Marchi. It's to enable the Minister of Transportation to revoke aviation documents of repeat offenders of noise violation provisions. Clauses 13 and 14 amend subsections 6.71(1) and 7.1(1) of the legislation by proposing to enable the minister to withhold or suspend an aviation document for safety reasons. This amendment would enable the minister to cancel an aviation document after three noise violations.

Mr. Wightman: Mr. Chairman, it seems to us that the minister already has the authority to do that on the first offence, if he so chooses. I am not clear on what additional authority this would give the minister.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, would the staff indicate to me where in the bill the minister has the authority on the first offence?

Mr. Wightman: Yes, I am told that section 6.9 of the act gives the minister that authority. It says:

Where the Minister decides to suspend or cancel a Canadian aviation document on the grounds that the holder of the document or the owner or operator of any aircraft, airport or other facility in respect of which the document was issued has contravened any provision of this Part or any regulation or order made under this Part, the Minister shall

In effect, any contravention could be dealt with in that way.

Mr. Keyes: When we say:

in respect of which the document was issued has contravened any provision of this Part or any regulation or order made under this Part

does that include a noise violation?

Mr. Wightman: Yes, it does.

• 1600

Mr. Keyes: Do you know which one it is? Which part of the act would it would be?

Mr. Whiteman: It's a regulation made pursuant to this part of the air navigation order, which discusses noise violations.

M. Keyes: Le ministère, de même que certains députés d'en face, semblent éprouver des difficultés avec l'objet ou l'orientation de mon amendement. Je le retire donc, quitte à le représenter à une autre étape. J'y apporterai les corrections nécessaires.

L'amendement est retiré.

L'article 13 est adopté.

Article 14

Le président: Je suppose que l'amendement de M. Keyes est recevable, mais j'aimerais qu'il précise le dernier paragraphe de la version anglaise.

M. Keyes: C'est au nom de mon collègue, monsieur Marchi, que je propose cet amendement à l'article 14 pour permettre au ministère des Transports d'annuler les documents d'aviation des récidivistes qui ne respectent pas les normes anti-bruit. Les articles 13 et 14 modifient les paragraphes 6.71(1) et 7.1(1) de la loi en abilitant le ministre à retenir ou à suspendre les documents d'aviation pour des raisons de sécurité. L'amendement autoriserait le ministre à annuler un document d'aviation après trois infractions aux normes anti-bruit.

M. Wightman: Monsieur le président, il nous semble que le ministre a déjà le pouvoir d'agir de la sorte, et ce après la première infraction, s'il le désire. L'amendement n'ajoute rien.

M. Keyes: Monsieur le président, le personnel peut-il me dire quelle est exactement la disposition du projet de loi qui permet au ministre d'agir après la première infraction?

M. Wightman: Il semble que ce soit l'article 6.9 de la loi, qui se lit ainsi,

Lorsqu'il décide de suspendre ou d'annuler un document d'aviation canadien parce que l'intéressé—titulaire du document ou propriétaire, exploitant ou utilisateur d'aéronef, d'aéroport ou d'autres installations que vise le document—a contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application, le ministre...

Donc, toute violation peut donner lieu à cette mesure.

M. Keyes: En indiquant :

que vise le document—a contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application

L'article englobe-t-il la notion d'infraction aux règlements anti-bruit?

M. Wightman: Oui.

M. Keyes: Et c'est en vertu de quelle partie de la loi? Le savez-vous?

M. Whiteman: Eh bien, de la partie de l'ordonnance sur la navigation aérienne qui traite des infractions à la réglementation contre le bruit.

[Text]

Mr. Angus: If Mr. Keyes's amendment passes, and given that it's a later decision by the Parliament, in effect it would weaken the provision you just quoted. The minister would be unable to act until after three offences rather than one offence, as I understand it from what you are saying. Is that correct?

Mr. Wightman: It could be construed that way. I must say normally the minister would not cancel on the basis of one offence, but the power exists. This amendment could certainly be construed as meaning that three offences must exist before that power would—

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I want to thank the witnesses for that information. I was unaware of it at the time of the drawing of the amendment. I ask your indulgence and the committee for unanimous consent to withdraw the amendment.

Amendment withdrawn

Clauses 14 and 15 agreed to

On clause 16

The Vice-Chairman: There is one amendment by Mr. Keyes. This amendment caused, once again, some difficulty to the chair because it appears to direct the government to remit all moneys collected to the municipality or village in which the contravention occurred.

Bill C-5 has not addressed the question of how the collected moneys could be dispensed. In the view of the chair, this motion attempts to go beyond what was envisaged by the bill. Therefore, in accordance with *Beauchesne's*, sixth edition, at citation 698.(1), I must declare the motion out of order, as it is beyond the scope of the bill.

Mr. Keyes: May I respond, Mr. Chairman? The thing I'd like to ask is, if there is a fine for a noise violation, where does the money go then, if it's not in the bill?

Mr. Wightman: The moneys collected go to the Consolidated Revenue Fund of the government, Mr. Chairman.

Mr. Keyes: Given that, while it doesn't say in the bill where the money goes, it's obvious the money is collected and has to go somewhere. We are told by the officials that it is going into a Consolidated Revenue Fund. While that is not specific in the bill, would it not still be amenable to the chair or to this committee to move a motion that says instead of directing it to that general revenue fund, it would be distributed back to a pot for the community?

Mr. Grant Mazowita (Director, Enforcement and Legislation, Airports Group, Department of Transport): In terms of the disposition of the moneys collected as a result of fines, the current version of the Aeronautics Act—not the amended bill but the current act—does provide in section 8.2 specifically that all moneys collected are deemed to be public moneys within the meaning of the Financial Administration Act. They fall into the Consolidated Revenue Fund pursuant to that specific section.

[Translation]

M. Angus: Étant donné que le Parlement ne se prononcera là-dessus que plus tard, l'amendement de M. Keyes, s'il est adopté, aurait pour effet d'affaiblir effectivement la disposition que vous venez de citer. Si j'ai bien compris votre argument, le ministre ne pourrait pas agir avant la troisième infraction, n'est-ce pas?

M. Wightman: Disons que c'est une interprétation possible. J'avoue que le ministre n'annulerait normalement pas le document habilitant après une seule infraction, mais il a le pouvoir de le faire. Par contre, on pourrait certainement faire valoir que cet amendement laisse entendre que le ministre doit attendre la troisième infraction avant de pouvoir. . .

M. Keyes: Monsieur le président, je remercie les témoins de m'avoir fourni ce renseignement. J'ignorais évidemment cet état de chose, quand j'ai préparé mon amendement. Je demande donc le consentement unanime du Comité pour le retirer.

L'amendement est retiré

Les articles 14 et 15 sont adoptés

Article 16

Le vice-président: M. Keyes souhaite proposer un amendement. Encore une fois, cet amendement a créé certaines difficultés pour le président, car il semble obliger le gouvernement à remettre la somme perçue à la municipalité ou le village où la contravention s'est produite.

Le projet de loi C-5 ne traite nullement de la distribution possible des sommes perçues sous la forme de contraventions. De l'avis du président, cette motion dépasse la portée du projet de loi. Par conséquent, conformément à l'article 698.(1) de la Sixième édition de *Beauchesne*, je me dois de déclarer cette motion irrecevable, car elle dépasse la portée du projet de loi.

M. Keyes: Me permettez-vous de réagir, monsieur le président? J'ai une question à poser: en cas de contravention à la réglementation contre le bruit, à qui la somme perçue est-elle versée, puisque ce n'est pas précisé dans le projet de loi?

M. Wightman: Elle est versée au Trésor, monsieur le président.

M. Keyes: Il est clair que les sommes perçues sont versées dans un fonds quelconque, bien que le projet de loi ne le précise pas. Les fonctionnaires du ministère nous disent que ces sommes sont automatiquement versées au Trésor. Comme je vous l'ai déjà dit, ceci n'est pas précisé dans le projet de loi, et je me demande si le président ou les membres du Comité seraient disposés à recevoir une motion prévoyant que ces sommes soient distribuées dans la communauté même, au lieu d'être versées au Trésor?

M. Grant Mazowita (directeur, Législation et application des règles, Groupe des aéroports, ministère des Transports): En ce qui concerne les sommes perçues sous forme d'amendes, la version actuelle de la Loi sur l'aéronautique—et je précise que je ne parle donc pas du projet de loi dont vous êtes actuellement saisi—prévoit à l'article 8.2 que tous les montants reçus par le ministre sont assimilés à des fonds publics au sens de la Loi sur la gestion des finances publiques. Donc, conformément à cet article, les sommes en question sont automatiquement versées au Trésor.

[Texte]

Mr. Keyes: I suppose I am trying, Mr. Chairman, to appeal to you. Do not rule this amendment out of order. The money does fall into the Consolidated Revenue Fund. The amendment is moving just that we would like to expand on this particular clause to incorporate the fact that it be redirected to compensate the community rather than the Consolidated Revenue Fund.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I understand the point you are trying to make, Mr. Keyes, but taking into account the explanation given by the official and the ruling I have just given to you, I find it hard not to to change that decision, unless the committee as we have explained before. . . But I don't think there will be agreement on that. So it is out of order.

• 1605

I think there is another amendment to clause 16. Mr. Keyes, your amendment proposes the creation of an ombudsman, if you like. This introduces a concept that is not present in the bill, and I must therefore rule it out of order. I must refer now to citation 698.(1) of *Beauchesne's*, sixth edition, which states:

(1) An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negated.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, that is indeed unfortunate because we had many witnesses to our committee during this examination of Bill C-5 who said that when a plane flies over, they make a call and get a tape machine. Maybe a little later on they get a call thanking them for their call, or a little letter that says thanks for calling. Creating this position would have given a little more opportunity.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I'm sure Mr. Keyes will take the opportunity to talk about it in the House, but don't use my Parisian French.

Mr. Keyes: I promise I will move this particular amendment in English, Mr. Chairman.

Clauses 16 and 17 agreed to

On clause 18

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): There is an amendment proposed by Mr. Keyes, by himself this time, and it is in order.

Mr. Keyes: Well, thank you, Mr. Chairman. How delightful!

I move that clause 18 of Bill C-5 be amended by striking out lines 12 to 19 at page 10 and substituting the following therefor:

(b) provide that the amount payable in respect of a contravention of a designated provision shall be

(i) one thousand dollars, in the case of an individual, and

[Traduction]

M. Keyes: Monsieur le président, je fais appel à votre indulgence pour déclarer cet amendement recevable. Les fonds en question sont automatiquement versés au Trésor. L'amendement a simplement pour objet de prévoir que ces fonds soient distribués dans la communauté même à titre de compensation, en quelque sorte.

Le vice-président (M. Pronovost): Je comprends très bien votre argument, monsieur Keyes, mais étant donné l'explication que vient de vous donner le représentant du ministère et la décision que j'ai déjà prise à ce sujet, je vois mal comment je pourrais changer d'avis à cet égard, à moins que le Comité. . . Mais je serai étonné que les membres acceptent de le faire. Votre amendement est donc irrecevable.

D'ailleurs, je crois qu'il y a un autre amendement à l'article 16. Votre amendement, monsieur Keyes, propose la désignation d'une ou de plusieurs personnes pour exercer les fonctions d'ombudsman. Comme il s'agit d'un concept qu'on ne retrouve nulle part ailleurs dans ce projet de loi, je suis obligé de le déclarer irrecevable. Je me reporte à l'article 698.(1) de la sixième édition de *Beauchesne*, qui précise ce qui suit:

«Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entâchées des vices suivants: (1) S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.»

M. Keyes: C'est fort malheureux, monsieur le président, parce que de nombreux témoins qui ont comparu devant le comité pendant qu'il étudiait le projet de loi C-5 nous ont justement dit que lorsqu'ils appellent pour se plaindre du bruit des avions, ils tombent sur un répondeur. Parfois, on les appelle plus tard pour les remercier de leur appel, ou encore on leur envoie une lettre de remerciement. Mais s'il y avait eu un ombudsman de l'aéronautique, le grand public aurait pu s'adresser à quelqu'un dans ce genre de situation.

Le vice-président (M. Pronovost): Je suis sûr que M. Keyes va en profiter pour soulever la question à la Chambre, mais il ne faudrait surtout pas qu'il le fasse en français.

M. Keyes: Je le proposerai en anglais, monsieur le président, je vous le garantis.

Les articles 16 et 17 sont adoptés

Article 18

Le vice-président (M. Pronovost): M. Keyes souhaite proposer un autre amendement—le sien cette fois—et je vous dit tout de suite qu'il est recevable.

M. Keyes: Merci infiniment, monsieur le président. C'est fabuleux!

Je propose donc que l'article 18 du projet de loi C-5 soit modifié par élimination des lignes 9 à 14, page 10, qui sont remplacées par ce qui suit:

«b) prévoir que le montant à payer au titre d'une contravention à un texte désigné

(i) soit de mille dollars dans le cas des personnes physiques et

[Text]

(ii) ten thousand dollars, in the case of a corporation.

I can continue the amendment to clause 18: and by adding immediately after line 19 of page 10 the following:

(c) provide that the amount payable in respect of a third contravention of a designated provision respecting noise, or in respect of any subsequent contravention of the same nature, shall be equal to one half of the revenues gained by the corporation from the flight on which the contravention has been committed or continued.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I understand what you mean. You have two amendments in the same clause, but I think for the benefit of the committee, we'll deal with the first one first.

Mr. Keyes: The first one, Mr. Chairman, is to change the amount to a private aircraft owner, as heard by this committee, from \$5,000 to \$1,000.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I think your suggestion is quite clear. I will listen to Mr. Angus and, after that, Mr. Atkinson.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I want to support the amendment. I think we need to recognize that a pilot who is forced by his or her company to fly after hours in order to make on-time performance is not as liable as the company itself. I think the spread proposed by Mr. Keyes of \$1,000 for an individual and \$10,000 for the corporation, as compared to \$5,000 and \$10,000 in the current bill, is a more appropriate range. If anything, I would suggest that the \$10,000 should probably be higher, but I'll leave that for another time.

• 1610

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, I have a couple of difficulties with the proposed amendment. The first is the words "shall be". It imposes a minimum fine by using those words. I believe you'll find cases such as the Narcotics Control Act and so on have ruled out minimum sentences or fines. I have a little difficulty there.

In addition, the amounts that are put into the act as \$5,000 and \$10,000 are maximum amounts. You leave it to the discretion to the individual or the judge who is deciding the particular matter. The discretion should be left with it for the very fact that Mr. Angus mentioned. If a pilot of a company is forced to do something or whatever, a judge has the discretion in order to deal with it.

The \$5,000 and the \$10,000 are maximums. They should remain that way. I don't think we can go to any minimums. I agree with Mr. Angus's last comments that perhaps the maximum fine for the corporations can be raised, with a judge having discretion as to the limit. This would give more leeway in terms of difference between a private individual and a corporation.

[Translation]

de dix mille dollars dans le cas des personnes morales.

Je continue l'amendement à l'article 18: et en ajoutant après la ligne 14, page 10, ce qui suit:

«c) prévoir que le montant à payer au titre d'une troisième contravention à un texte désigné concernant le bruit ou au titre de toute contravention subséquente de même nature soit équivalent à la moitié des revenus que retire la personne morale du vol au cours duquel se commet ou se continue la contravention.»

Le vice-président (M. Pronovost): Je sais que vous avez deux amendements à proposer au même article, mais pour simplifier le travail du comité, nous allons commencer par le premier et les traiter séparément.

M. Keyes: Eh bien, monsieur le président, le premier propose de faire passer le montant à payer, dans le cas des personnes physiques, de 5,000\$ à 1,000\$.

Le vice-président (M. Pronovost): Votre proposition me semble assez claire. Je donnerai d'abord la parole à M. Angus, et ensuite, à M. Atkinson.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je suis en faveur de l'amendement. Il faut reconnaître que le pilote qui est obligé, par sa compagnie aérienne à piloter un avion en-dehors des heures légales pour respecter l'horaire est moins responsable que la compagnie elle-même. L'écart proposé par M. Keyes, à savoir 1,000\$, au lieu de 5,000\$, pour une personne physique, et 10,000\$ pour une personne morale, me semble donc beaucoup plus approprié. S'il y a un changement à faire, c'est, me semble-t-il, de prévoir une contravention supérieure à 10,000\$, mais je laisse cela pour une autre fois.

M. Atkinson: Monsieur le président, l'amendement proposé me pose certains problèmes. D'abord, le fait qu'on dise «soit de...» en parlant du montant à payer. On emploie ce terme à propos du montant minimal de l'amende. Or, la loi sur les stupéfiants, et d'autres, ne prévoit plus de peine ou d'amende minimale. J'ai donc du mal à accepter cela.

De plus, le projet de loi précise que le montant maximal à payer au titre d'une contravention sera de 5,000\$ ou de 10,000\$, selon le cas. Le ministre ou la personne chargée de prendre une décision à cet égard a donc le pouvoir de fixer le montant à payer. À mon avis, ce pouvoir discrétionnaire est nécessaire pour les raisons mêmes que M. Angus vient d'exposer. Si une compagnie aérienne oblige ses pilotes à faire certaines choses, à ce moment-là, le juge a tout de même une certaine latitude pour fixer le montant de l'amende.

Les montants prévus dans le projet de loi—c'est-à-dire, 5,000\$ et 10,000\$—sont des maximums, et c'est ainsi que cela devrait être. Je ne pense pas qu'il convienne de prévoir un montant minimal. Tout comme M. Angus, je pense qu'il y aurait peut-être lieu d'augmenter l'amende maximale pour les personnes morales, à condition qu'un juge ait la possibilité de fixer le montant à payer. On pourrait ainsi plus facilement tenir compte des circonstances particulières d'une personne physique par rapport à une personne morale.

[Texte]

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I'm listening to the member opposite. My friend makes a good suggestion. I am prepared, with unanimous consent of the committee, to strike out the word "be". Instead of "shall be", I will go with the wording of the existing legislation for the proposal, which is:

shall not exceed

(i) one thousand dollars, in the case of an individual, and

(ii) ten thousand dollars,

for the reasons we've heard from witnesses and those already reiterated by Iain.

Mr. Richardson: Particularly after the proposed amendment to the amendment of Mr. Keyes, I think this amendment becomes again redundant. It simply shifts the onus of judgment to this committee in dealing with a hypothetical situation from that of a judge dealing with a real situation.

The legislation does not cause a judge to impose a fine of \$5,000. It merely sets an upper limit. Since \$1,000 is within that limit, I think it's redundant. It would leave the judgment to the individual's specific case.

Mr. Fontana (London East): I think the crux of the matter is that my colleague indicates that the \$5,000 as set out in the present act is on the high side as the maximum. While the discretion would lie with the judge as to the amount that would be imposed, I think a greater distinction should be made between the corporation and the individual. My colleague from Hamilton West has indicated that the upper limit should not be more than \$1,000.

Mr. Angus had talked about the degree of responsibility between an individual and a corporation. We agree that a judge should have the discretion, but we believe the maximum for an individual is too high at \$5,000, and the maximum should be set at \$1,000.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I think on every side very good points have been made. Mr. Atkinson, do I understand that you want to make a subamendment?

Mr. Atkinson: I'll make that after we deal with this one.

Mr. Keyes: It is my intention to move an amendment that the corporate rate maximum be raised to \$25,000.

Mr. Atkinson: I want to leave the one at \$5,000.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, may I suggest then we deal with my amendment?

[Traduction]

M. Keyes: Monsieur le président, j'écoute la proposition du député d'en face et j'avoue qu'elle me semble très logique. Je suis donc disposé, avec le consentement unanime du comité, à modifier l'amendement pour remplacer le mot «soit» par la formulation actuelle du projet de loi, c'est-à-dire:

fixer le montant maximal

plafonné, dans le cas des personnes physiques, à mille dollars et, dans le cas des personnes morales,

à dix mille dollars

et ce, pour les raisons déjà données par certains témoins et répétées par Ian.

M. Richardson: Cet amendement me semble tout à fait superflu, surtout si l'on y incorpore le sous-amendement que M. Keyes vient de proposer. Ainsi, au lieu d'accorder au juge la latitude nécessaire pour prendre une décision en situation réelle, le comité se permet de porter un jugement là-dessus alors qu'il traite d'une situation purement hypothétique.

Je vous fais remarquer que le projet de loi n'oblige pas un juge à imposer une amende de 5,000\$. Il prévoit simplement un montant maximal. Étant donné qu'une somme de 1,000\$ ne dépasse pas cette limite, l'amendement en question me semble tout à fait superflu. À mon avis, il est préférable de permettre au juge de prendre une décision en fonction des circonstances du dossier en question.

M. Fontana (London-Est): L'élément important en l'occurrence, c'est que l'amende de 5,000\$ prévue actuellement dans le projet de loi est un peu trop élevée, de l'avis de mon collègue. Même s'il est normal que le juge dispose d'une marge de manoeuvre suffisante pour fixer le montant de l'amende, il convient, à mon avis, de prévoir un plus grand écart entre l'amende que doit payer une personne morale, et celle que doit payer une personne physique. Mon collègue de Hamilton-Ouest a indiqué que, selon lui, le montant maximal ne devrait pas dépasser 1,000\$.

M. Angus, pour sa part, a parlé de la responsabilité du pilote et de celle de la compagnie dans des circonstances pareilles. Nous sommes tout à fait d'accord pour que le juge ait un certain pouvoir discrétionnaire, mais nous estimons en même temps qu'un montant maximal de 5,000\$ est trop élevé dans le cas des personnes physiques et qu'il conviendrait donc de le réduire à 1,000\$.

Le vice-président (M. Pronovost): Je crois que d'excellents arguments ont été apportés de part et d'autre. M. Atkinson, désirez-vous proposer un sous-amendement?

M. Atkinson: Je vais attendre que nous ayons fini de discuter de celui-ci.

M. Keyes: J'ai l'intention de proposer un amendement pour que le montant maximal à payer au titre d'une contravention, dans le cas de personnes morales, soit de 25,000\$.

M. Atkinson: Pour ma part, j'ai l'intention de proposer un amendement pour que le montant maximal dans le cas des personnes physiques demeure inchangé à 5,000\$.

M. Keyes: Je suggérerais donc, monsieur le président, que nous commençons par mon amendement.

[Text]

[Translation]

The Vice-Chairman: Just to clarify things, first of all, we will have to deal with the subamendment by Mr. Keyes. Mr. Keyes, we will first of all deal with your subamendment to replace "shall be" by "shall not exceed", is that right?

Le vice-président: Je précise donc que nous allons d'abord aborder le sous-amendement de M. Keyes. Nous allons donc commencer par votre sous-amendement, monsieur Keyes; il s'agit donc de remplacer votre formulation par celle qui figure déjà dans le projet de loi, n'est-ce pas?

• 1615

Mr. Keyes: Yes, sir.

M. Keyes: C'est cela.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Is there unanimous consent?

Le vice-président (M. Pronovost): Avons-nous le consentement unanime des membres pour adopter cet amendement?

Mr. Wilson: We agree to change the wording but we do not agree that—

M. Wilson: D'accord pour changer la formulation, mais pas pour. . .

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): The rest will come after. For the benefit of the discussion, we will agree on that.

Le vice-président (M. Pronovost): Nous allons aborder les autres points par la suite. Donc, nous sommes d'accord sur ce premier changement.

Mr. Keyes: I was just checking out another possibility, sorry.

M. Keyes: Excusez-moi; je me demandais s'il n'y avait pas d'autres possibilités.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): All those in favour of this subamendment. The subamendment was to change the wording.

Le vice-président (M. Pronovost): Tous ceux qui sont en faveur du sous-amendement, levez la main—c'est pour changer la formulation.

The Clerk of the Committee: Perhaps I could read the subamendment.

Le greffier du Comité: Je devrais peut-être vous lire le sous-amendement en question.

Mr. Keyes: I think you have agreed. As a matter of fact, I proposed the subamendment on what you had said.

M. Keyes: Je crois que vous l'avez déjà accepté. En fait, j'ai proposé ce sous-amendement après avoir écouté vos arguments.

Mr. Atkinson: We were voting on the subamendment.

M. Atkinson: Nous votions donc sur le sous-amendement.

Mr. Keyes: No, that was the subamendment—

M. Keyes: Non, c'était le sous-amendement. . .

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): The clerk has given indication that we should have a vote on the subamendment, so that is why I have been saying twice that we must have a vote on the subamendment which changes the words "shall be" to "shall not exceed".

Le vice-président (M. Pronovost): Le greffier vient de me dire que nous devons mettre le sous-amendement aux voix, voilà pourquoi je continue à répéter que nous devons voter sur le sous-amendement qui propose un changement au niveau de la formulation.

Mr. Richardson: A point of order, Mr. Chairman.

M. Richardson: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Just a minute, I just want to clarify Mr. Fontana's comments. That is right, what has happened, but the clerk just advised me that we must have a vote on the subamendment. That is why I put the question of the vote on the subamendment and it was rejected, but maybe if it was not clear. . . I think, Mr. Richardson, you have a point of order on that?

Le vice-président (M. Pronovost): Une seconde, s'il vous plaît. Une mise au point s'impose au sujet des remarques de M. Fontana: Ce que vous dites est vrai, mais le greffier vient de me dire que le sous-amendement doit absolument être mis aux voix. Voilà pourquoi je vous ai demandé de voter là-dessus, et c'est alors que vous l'avez rejeté; mais si tout le monde ne comprenait pas bien de quoi il s'agissait. . . Vous invoquez le Règlement à ce sujet—là, monsieur Richardson?

Mr. Richardson: Yes. It was simply the case that I thought we had agreed on the subamendment by unanimous consent and we were voting on the amendment itself, so there was some confusion on this side. We are prepared to go along with amending the wording of the subamendment as we have presumed to have given unanimous consent for it. We would now like to vote on—

M. Richardson: Oui. Moi, je croyais que nous avions accepté le sous-amendement à l'unanimité et que nous votions donc sur l'amendement en tant que tel; donc, les députés de ce côté-ci de la table n'étaient pas très sûrs de ce sur quoi on votait. Nous sommes prêts à accepter la nouvelle formulation proposée dans le sous-amendement, puisque le consentement unanime du comité est censé déjà avoir été accordé. Nous aimerions donc mettre aux voix. . .

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): We will, on unanimous consent, begin the process again and the process will be a vote on the subamendment. You will have to vote to change the words—I hope it is clear this time—"shall be" and to put new words "shall not exceed". That is the question.

Le vice-président (M. Pronovost): Si tous les membres du comité sont d'accord, nous allons partir de zéro et voter une fois de plus sur le sous-amendement. Il s'agit donc de voter sur un changement de formulation, comme on vous l'a déjà expliqué. Voilà sur quoi on vote maintenant.

[Texte]

Subamendment agreed to

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I will resign if the main question gets defeated.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): So we have Mr. Keyes' amendment in front of us. Are you ready for the vote on that amendment?

La motion est rejetée

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, I move that clause 18 of Bill C-5 be amended by striking out line 18 on page 10 and substituting the following:

(ii) twenty-five thousand dollars, in the case of a corporation.

• 1620

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): But maintaining the \$5,000 for... and \$25,000 for the other one.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order, either the amendment has to be changed at lines 18 and 19 or the word "corporation" has to be dropped from the amendment, to make—

Mr. Atkinson: At line 18 and 19, as I indicated when I read the amendment out.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Mr. Atkinson, you may explain your reason.

Mr. Atkinson: Again, it's with regard to the upper limit. I think that with regard to the \$10,000, there's an indication that some companies have felt it is just a cost of doing business, in terms of the particular fines they're receiving.

I realize the judge still has discretion in the amount of fines he or she will levy. But I would like the maximum to increase, to indicate the severity with which we view these particular matters and so that there will be some deterrent against using these fines as just a cost of doing business.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, through you to the member, I might ask him to have a look at the next amendment, only because if the member opposite is concerned about the severity of the violation and wants to increase that fine in order to recognize that severity, the next amendment may indeed deal with the matter as hoped for by the member opposite, and there would be no need to bring forward an amendment from the floor.

Mr. Atkinson: I'm sure we can discuss that amendment when it comes forward.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Yes, that's what I was about to say. The other amendment will come up in a few seconds.

Mr. Keyes: On that very amendment, if I may jump the gun for a second, the amendment provides for an increase in the fine of one-half the revenues generated by the flight in question.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Mr. Keyes, it could be interesting to enter into that debate now, but I think we will have to stick with the amendment proposed by Mr. Atkinson.

[Traduction]

Le sous-amendement est adopté

M. Keyes: Monsieur le président, je vais vous donner ma démission si l'amendement est rejeté.

Le vice-président (M. Pronovost): Nous sommes donc actuellement saisis de l'amendement de M. Keyes. Êtes-vous prêts à voter là-dessus?

The motion is rejected

M. Atkinson: Monsieur le président, je propose que l'article 18 du projet de loi C-5 soit modifié par élimination de la ligne 15, page 10, et son remplacement par ce qui suit:

morales, à vingt-cinq mille dollars—à payer au

Le vice-président (M. Pronovost): On maintient donc les 5,000\$, et on fait passer l'autre à 25,000\$.

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il faudrait que l'amendement consiste à modifier les lignes 18 et 19 de la version anglaise, car autrement, il faut laisser tomber le mot «corporation».

M. Atkinson: Oui, c'est bien cela; les lignes 18 et 19, comme je l'ai indiqué en lisant l'amendement.

Le vice-président (M. Pronovost): Si vous voulez bien nous expliquer votre motivation, monsieur Atkinson.

M. Atkinson: Encore une fois, cela concerne le montant maximal prévu. En ce qui concerne l'amende de 10,000\$ que prévoit actuellement le projet de loi, j'ai l'impression que certaines compagnies estiment que ces amendes font partie des frais généraux.

Je sais que le juge aura tout de même la possibilité de fixer le montant de l'amende. Mais il serait préférable, d'après moi, que le maximum soit plus élevé pour faire comprendre aux compagnies aériennes que ces infractions sont graves, en ce qui nous concerne, et qu'elles ne doivent pas simplement être assimilées aux frais généraux.

M. Keyes: Monsieur le président, avec votre permission, je demanderais au député de regarder l'amendement qui suit, car s'il est d'avis qu'il faut augmenter le montant maximal de l'amende pour rappeler aux compagnies aériennes la gravité de ces infractions, l'amendement qui suit pourrait effectivement être tout à fait satisfaisant, ce qui rendrait son amendement tout à fait superflu.

M. Atkinson: Je pense qu'il vaudrait mieux en discuter lorsque nous en serons là.

Le vice-président (M. Pronovost): C'est justement ce que j'allais dire. Nous allons passer à l'autre amendement dans quelques secondes.

M. Keyes: Oui, mais l'amendement en question—si vous me permettez de prendre un peu d'avance—prévoit une augmentation du montant maximal de l'amende pour qu'il soit équivalent à la moitié des revenus que retire la personne morale du vol en question.

Le vice-président (M. Pronovost): Il serait peut-être intéressant de débattre la question dès maintenant, monsieur Keyes, mais je pense qu'il est préférable qu'on traite d'abord de l'amendement proposé par M. Atkinson.

[Text]

Mr. Angus: Mr. Chairman, I will support the amendment.

Amendment agreed to on division

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): We have another amendment and, Mr. Keyes, your amendment is in order.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman. I move that clause 18 of Bill C-5 be amended by adding, immediately after line 19 of page 10, the following:

(c) provide that the amount payable in respect of a third contravention of a designated provision respecting noise, or in respect of any subsequent contravention of the same nature, shall be equal to one half of the revenues gained by the corporation from the flight on which the contravention has been committed or continued.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have a subamendment. In line 4 of the amendment, which reads: "the same nature, shall be equal to one half of the", I want to delete the words "equal to" and replace them with the words "no less than". As the amendment stands, it's conceivable that with Mr. Keyes' original wording, a judge would be forced to impose a lower fine than he might wish. I use as an example one of the 19-seater aircraft, although I know they're not the noise-makers, and which might have a revenue of \$7,000 or \$8,000. Half of that amount is \$4,000, well below the \$25,000-divided-by-two cap we provided. So my suggested wording would provide the judge with a new minimum of 50% of the revenue, but he still has the ability to go right up to the maximum.

• 1625

Mr. Richardson: Before we get into what might be legally termed revenue, I think that I'd have difficulty with the amendment in any event because there are a number of non-revenue flights that land daily at Canadian airports as well as military flights. We'd have some difficulty in defining what might be equal or half of their revenues as well. I just think where there is some good intent with the amendment, it is just logistically impossible to carry it through.

Subamendment negated

Amendment negated

Mr. Angus: Actually, I had another amendment on clause 18, but I want to indicate to members of the committee that it went well beyond my intentions and I therefore will not move it in terms of the drafting. What I was trying to do, and I may do this in the House at report stage, was try to separate out that employee—i.e., the captain—who was forced to fly in violation because of the economic policies of the company. But the way it was worded, the corporate directors would get off the hook as well and that certainly was not my intent, so I won't move it under the current wording.

[Translation]

M. Angus: Monsieur le président, je suis en faveur de l'amendement proposé.

L'amendement est adopté, à la majorité des voix

Le vice-président (M. Pronovost): Nous passons donc à l'amendement suivant—monsieur Keyes, votre amendement est recevable.

M. Keyes: Merci, monsieur le président. Je propose donc que l'article 18 du projet de loi C-5 soit modifié en ajoutant après la ligne 14, page 10, ce qui suit:

(c) prévoir que le montant à payer au titre d'une troisième contravention à un texte désigné concernant le bruit ou au titre de toute contravention subséquente de même nature soit équivalent à la moitié des revenus que retire la personne morale du vol au cours duquel se commet ou se continue la contravention.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais proposer un sous-amendement. À la quatrième ligne de cet amendement, on dit, et je cite: «de même nature soit équivalent à la moitié des revenus». Eh bien, je voudrais remplacer le bout de phrase «soit équivalent à» par les mots «ne soit pas inférieur à». Avec la formulation proposée dans l'amendement de M. Keyes, il se peut qu'un juge soit obligé d'imposer une amende moins élevée qu'il aurait souhaité. À titre d'exemple, prenons le vol d'un avion à 19 places—même si je sais que ce ne sont pas ceux qui font le plus de bruit—dont les revenus pourraient se monter à 7,000\$ ou à 8,000\$. La moitié serait donc environ 4,000\$, ce qui est bien inférieur à la moitié du plafond maximal, qui est de 25,000\$, prévue ici. Grâce à ce changement, le juge aurait un nouveau minimum de 50 p. 100 des revenus, tout en ayant la possibilité d'imposer le montant maximal.

M. Richardson: Hormis la question de savoir comment définir le terme «revenu», je pourrais difficilement accepter cet amendement, étant donné que cela exclurait les vols militaires et d'autres vols au Canada qui ne génèrent pas de revenus. Il serait également assez difficile de déterminer quelles sommes seraient équivalentes à la moitié des revenus. Même si l'intention de l'amendement est bonne, à mon avis, ce dernier serait inapplicable.

Le sous-amendement est rejeté.

L'amendement est rejeté.

M. Angus: J'avais un autre amendement à proposer à l'article 18, mais comme la formulation qui a été préparée dépasse de loin mon intention, je n'envisage pas de le proposer aujourd'hui. Ce que je cherchais à faire—et je vais peut-être proposer un autre amendement à l'étape du rapport—c'était de prévoir un traitement particulier pour l'employé—en l'occurrence, le commandant de bord—qui est obligé d'enfreindre la loi pour respecter les politiques économiques de la compagnie pour laquelle il travaille. Mais d'après la formulation que j'ai, les dirigeants et administrateurs de la compagnie ne pourraient pas non plus être poursuivis, et comme ce n'était pas mon intention, je vais retirer mon amendement pour l'instant.

[Texte]

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I will take into consideration what you've said.

Clauses 18 to 23 inclusive agreed to

On clause 24

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): There is an amendment put by Mr. Angus. The amendment is in order.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I move that clause 24 of Bill C-5 be amended by striking out line 19 at page 12 and substituting the following therefor—and you will note that what I read is not what is before you:

Gazette at least sixty days before the regu—

Mr. Chairman, by way of explanation, it had never been my intention to expand the notice period beyond what it currently is. That is why I changed it back to 60. I believe, because of the experience in the north, 30 days is just too short in terms of an opportunity for people to respond, both in the industry and those directly affected, and I believe we have a responsibility to give them adequate notice.

A voice: It is 60 days now.

Mr. Angus: But the bill brings it to 30. I'm putting it back to 60.

A voice: Then you don't need an amendment because—

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): But we may accept another amendment after, if it is. . . If that is rejected, no more amendments, so no, it's going to be 30. In the bill it's starting off. . . The proposition was to change it from, if I understand, 60 to 30. Is that right?

Mr. Angus: Yes, and I'm trying to change it back.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): You're trying to have. . . I think it would be preferable to have exactly what you have said, to change—

Mr. Angus: I'd feel safer that way, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I think so.

Mr. Angus: It's a positive action as opposed to a negative.

• 1630

Mr. Atkinson: Perhaps we could have the department comment on the reason for the 30-day period and refresh my memory.

Mr. Wightman: Thank you, Mr. Chairman. The fundamental reason here is the constant concern that we in the industry have with the length of time it takes to have rules put into place. Our consultation policies on these regulatory proposals are well established and they start long before the regulation appears in *Canada Gazette* Part I. These informal consultations are usually followed by much more formal consultations leading to formulation of the

[Traduction]

Le vice-président (M. Pronovost): Très bien.

Les articles 18 à 23, inclusivement, sont adoptés.

Article 24.

Le vice-président (M. Pronovost): M. Angus désire proposer un amendement et je lui signale que cet amendement est recevable.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je propose que l'article 24 du projet de loi C-5 soit modifié en retranchant la ligne 18, page 12, et en la remplaçant par ce qui suit—et vous remarquerez que le texte que vous avez sous les yeux ne correspond pas à ce que je vais vous lire :

Dans la gazette du Canada au moins soixante

Monsieur le président, si vous me permettez d'expliquer cet amendement, je n'ai jamais eu l'intention de prolonger la période actuellement prévue pour la publication d'un avis. C'est pourquoi je propose ici de la laisser à 60 jours. Étant donné la situation des gens vivant dans le Nord, un délai de 30 jours est tout simplement trop court pour leur permettre de réagir, qu'il s'agisse de l'industrie ou de gens directement touchés, et je pense qu'il nous incombe justement de leur donner un préavis suffisant.

Une voix: Le délai est actuellement de 60 jours.

M. Angus: Oui, mais le projet de loi propose de le ramener à 30 jours. Voilà pourquoi je propose un amendement afin que le délai continue d'être de 60 jours.

Une voix: Mais vous n'avez pas besoin d'un amendement, puisque. . .

Le vice-président (M. Pronovost): Mais nous pourrions accepter un autre amendement, plus tard. . . S'il était rejeté, le délai restera de 30 jours. Dans le projet de loi, on commence. . . L'objet était de changer de 60 à 30, n'est-ce pas?

M. Angus: Oui, mais je veux rétablir la durée du délai, monsieur le président.

Le vice-président (M. Pronovost): Oui, absolument. Il semble préférable de faire ce que vous proposez, changer. . .

M. Angus: Oui, c'est plus sûr, monsieur le président.

Le vice-président (M. Pronovost): Bien sûr.

M. Angus: C'est une mesure positive plutôt que négative.

M. Atkinson: Nous pourrions peut-être demander aux représentants du ministère de nous rappeler les raisons pour lesquelles ce délai a été ramené à 30 jours.

M. Wightman: Merci, monsieur le président. La principale raison tient aux délais nécessaires à la mise en application de tout nouveau règlement. Notre politique en matière de consultations des représentants de l'industrie, à l'égard de chaque nouveau projet de réglementation, est déjà bien établie, et elle prévoit justement que les consultations soient lancées bien avant la publication du règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ces consultations

[Text]

specific wording of the rule. At the moment we are trying to find ways to increase industry participation in this policy development and rule-making process before the stage of the *Canada Gazette*.

In this regard a committee approach, something like what is done in the United States with the Aviation Rule-Making Advisory Committee, is being considered and in this way we hope to get more active participation of industry. But it should be appreciated that only the rules that are already mature appear in the *Canada Gazette*. Our experience has been that the responses to gazetting of these rules are very, very few in number, so that we would like to establish the 30-day period with a view to reducing the overall length of time taken to put new rules into effect.

Mr. Angus: I want to remind the committee that the Air Transportation Association of Canada, when they came before us, specifically asked that the 60-day period remain, in particular because it would be difficult for air carriers operating in the northern and remote parts of Canada to respond in the shorter period. These tend to be the people outside of the mainstream who just by reason of geography are not part of the group that is regularly consulted. There may be some nuances and I would suggest that until such time as ATAC publicly says they are comfortable with a 30-day period, we, as the transport committee, should respect the wishes of the industry in having that provision.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I concur with what Mr. Angus said. But let's put the shoe on the other foot. If the industry tried to tell our bureaucrats here how quickly to do their jobs in terms of the regulations, the hundreds of regulations that Transport Canada has to do—and I can give you some very concrete examples of where it has taken 12 and 13 months to do the work that is expected of you by regulations.

I think the crux of the matter is that the industry and everybody needs some lead time, not a short time, in order to comply, and I think everybody is agreed that the 30 days is far too short. The more lead time you can give to the air carriers and everyone involved... The 60 days would help everybody. The shorter the time the more chaos, and I would suggest that while what you said is well taken, the fact is that you ought to take into account that if the same regulations were imposed upon our own bureaucrats to do those kinds of things, it would be impossible to do it.

Mr. Mazowita: I want to clarify one point on the gentleman's statements. There is a distinction here between the effective date of the regulation, when it comes into effect, and the gazetting process generally, which is 30 days. We

[Translation]

officieuses sont normalement suivies de consultations officielles, pendant lesquelles on s'entend avec les représentants de l'industrie sur le libellé exact du règlement en question. Nous cherchons, en ce moment, à accroître la participation de l'industrie à l'élaboration des politiques et des règlements pendant l'étape qui précède la publication dans la *Gazette du Canada*.

Ainsi, nous envisageons de créer un comité et d'adopter ainsi une approche semblable à celle du *Aviation Rule-Making Advisory Committee* aux États-Unis, en vue d'encourager l'industrie à participer plus activement à ce processus. Je dois, d'ailleurs, vous signaler qu'au moment de leur publication dans la *Gazette du Canada*, les règlements ont déjà été approuvés de façon définitive. Comme il y a très peu de réactions aux règlements une fois qu'ils en arrivent à l'étape de la publication dans la *Gazette du Canada*, il nous semblait normal de ramener le délai à 30 jours afin de réduire la période globale nécessaire pour l'application de tout nouveau règlement.

M. Angus: Je tiens à rappeler aux membres du comité que les représentants de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) nous ont demandé, au moment de leur comparution devant le comité, de maintenir le délai à 60 jours, surtout parce que les transporteurs aériens dans le Nord et les régions éloignées du Canada pourraient difficilement réagir si ce délai était raccourci. Il s'agit, le plus souvent, de personnes qui, pour des raisons liées à la géographie, ne font pas partie du groupe régulièrement consulté par le ministère. Pour eux, la nuance est peut-être importante, et je pense que tant que l'ATAC n'aura pas déclaré publiquement qu'un délai de 30 jours lui convient, il nous incombe, à nous les membres du Comité du transport, de respecter les désirs de l'industrie à cet égard.

M. Fontana: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec M. Angus. Mais c'est plutôt l'inverse qui est vrai. Si l'on s'attend maintenant à ce que l'industrie impose aux fonctionnaires du ministère un certain délai pour l'adoption des règlements, surtout que Transports Canada élabore des centaines de règlements chaque année—et je peux même vous donner des exemples concrets de règlements où le travail s'est étalé sur 12 ou 13 mois.

Pour moi, le point essentiel dans ce débat, c'est que non seulement l'industrie, mais tout le monde, a besoin d'un délai raisonnable—autrement dit, pas trop court—pour pouvoir s'adapter, et tout le monde semble être d'accord pour dire que 30 jours ne suffisent pas. Plus le délai accordé aux transporteurs aériens et à tous les intéressés est long... Je pense qu'un délai de 60 jours serait vraiment utile. Plus le délai est court, plus on risque d'avoir des problèmes, et même si votre argument me semble fondé jusqu'à un certain point, il ne faut pas oublier que si l'on imposait ce genre de délai aux fonctionnaires du ministère, ils ne seraient jamais en mesure de le respecter.

M. Mazowita: Je tiens à faire une mise au point en réponse aux commentaires du député. Il faut quand même faire une distinction entre la date d'entrée en vigueur d'un règlement et l'avis donné en ce qui concerne la publication

[Texte]

make all kinds of regulations, of course, which even though they may be made today, are approved by a special committee, they're registered on an effective date far in advance, be it 30, 60, 90 or 120 days as chosen, to provide the industry an opportunity to achieve the necessary level of compliance. So just to make sure the discussion is exactly on point here, it's only the period within which the regulation is published in the *Canada Gazette* and the consultations formally close on that.

Mr. Fontana: Usually the gazetting of the regulations is for the most part recognized as the formal notice period. You're absolutely right in what you said, but I'm not sure the argument has been made to shorten the period as opposed to making sure the period is as has been requested by the witnesses—60 days.

• 1635

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, we've heard a lot about the notice periods and so on. I can bow to the 60-day period but I think it'll just be jockeyed at the beginning in terms of the informal consultations as a result. It's not something I personally think we should stand on if the industry feels it's 60 days. I don't know this will give them any great benefit as it is. It is not something I am going to stand on. I'm not pushed that it should be the 30-day period. They just jockey the period on the informal consultations as a result.

Their informal consultations take place, as I understand it. Then comes the formal period for the gazetting and the objections. My guess would be a person in the far north and so on would rely on the industry spokesperson to look at that and to do the things for them.

Very few people who are operating aircraft in the far north and so on would actually sit down and read the *Canada Gazette*. I have a little difficulty with that. If you want to leave the 60 days, that's fine. But the consultation period would probably be shortened on the other end.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Mr. Atkinson, I'm surprised at that. I always thought the readership of the *Canada Gazette* was very high in the country. Thank you for informing me.

Mr. Atkinson: It's not even high in lawyers' eyes.

Amendment agreed to

Clause 24 as amended agreed to

Mr. Angus: I have realized—because I've just had some quick advice—there's a consequential amendment that deals with the 60 days. It is concerning the aviation safety or aviation security earlier than 30 days after publication. I assume, Mr. Chairman, we have to do that in order to make sure the bill is workable.

[Traduction]

dans la *Gazette du Canada*, qui est normalement de 30 jours. Nous élaborons toutes sortes de règlements, bien entendu, dont la date d'entrée en vigueur est assez éloignée—c'est-à-dire après 30, 60, 90 ou 120 jours, selon le cas—même s'ils ont été approuvés aujourd'hui et autorisés par un comité spécial établi à cette fin. Si nous procédons ainsi, c'est justement pour permettre à l'industrie d'être en mesure de respecter ce règlement dès son entrée en vigueur. Donc, pour m'assurer que vous comprenez bien ce dont il s'agit ici, je précise que nous parlons uniquement du délai précédant la publication des règlements dans la *Gazette du Canada*, car à partir de ce moment-là, les consultations sont officiellement closes.

M. Fontana: Il me semble que la publication d'un avis à l'égard de chaque projet de règlement signale normalement le début du délai de préavis officiel. Vos remarques sont tout à fait justes, mais je ne suis pas sûr qu'elles militent en faveur d'un raccourcissement du délai, surtout que les témoins ont demandé un délai de 60 jours.

M. Atkinson: Monsieur le président, nous avons déjà beaucoup parlé du fameux délai de préavis. Je suis prêt à accepter un délai de 60 jours, mais j'ai l'impression qu'on va simplement raccourcir d'autant le délai prévu pour les consultations officielles. À mon avis, il ne conviendrait pas que le comité insiste pour avoir autre chose si l'industrie estime qu'il lui faut un délai de 60 jours. Mais personnellement, je ne suis pas convaincu que ceci leur soit tellement avantageux. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas l'intention de prendre une position ferme à ce sujet. Je ne suis pas convaincu qu'il faille un délai supérieur à 30 jours. Je pense qu'on va simplement raccourcir d'autant la période prévue pour les consultations officielles si on prolonge ce délai.

D'après ce que j'ai pu comprendre, il y a d'abord les consultations officielles, puis on publie l'avis dans la *Gazette du Canada* pour permettre au gens de s'y opposer, le cas échéant. Je suppose qu'un exploitant établit dans le grand Nord s'attendrait à ce que le représentant officiel de l'industrie s'en charge et le tienne au courant de la situation.

Très peu d'exploitants dans le grand Nord ont le temps de lire la *Gazette du Canada*. Voilà pourquoi ce changement ne me semble pas tout à fait justifié. Si vous voulez conserver un délai de 60 jours, très bien. Mais il y a de fortes chances pour que la période de consultation soit raccourcie pour compenser.

Le président (M. Pronovost): Monsieur Atkinson, vous m'étonnez. J'ai toujours cru qu'un grand nombre de Canadiens lisaient la *Gazette du Canada*. Je vous remercie donc de m'avoir éclairé là-dessus.

M. Atkinson: Même les avocats ne la lisent pas.

L'amendement est adopté

L'article 24, modifié, est adopté

M. Angus: Je viens de me rendre compte—en fait, on vient de me le dire—qu'un autre amendement découlera du premier. C'est-à-dire qu'il faudra également changer le délai prévu plus bas, là où l'on parle des raisons de sécurité ou de sûreté aéronautique. Cet amendement me semble nécessaire, monsieur le président, pour des raisons de conformité.

[Text]

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I think it's quite clear what you want to have, Mr. Angus, but I need unanimous consent. Is there unanimous consent to revert to clause 24?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Angus: I move that line 35 on page 12 of the bill be amended by replacing the word "thirty" with the word "sixty". It's probably not technically the way to do it, but the clerk will put it into language that will work.

Amendment agreed to

Clause 24 as amended agreed to

The Vice-Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Vice-Chairman: Shall the bill as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

The Vice-Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

• 1640

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I need someone for a motion that the committee authorize the reprinting of Bill C-5 as amended at second reading.

Mr. Angus: I so move.

Mr. Richardson: I second the motion.

Motion agreed to

Le vice-président (M. Pronovost): Je voudrais, en terminant, remercier les fonctionnaires du ministère ainsi que le personnel qui nous ont aidés à faire l'étude de ce projet de loi, et en particulier les députés qui ont été très coopératifs, en général. Nous avons étudié ce projet de loi de façon non partisane et je pense que nous avons devant nous une excellente législation telle qu'amendée.

Mr. Keyes: as for the work of the committee and what we are about to embark on, may I have an indication from the chair what's up, please? I will address my concern if the answer is wrong.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): We will be doing a follow-up of our study on high-speed trains. Before doing that, however, we should have a steering committee meeting on Thursday afternoon.

Mr. Keyes: Then the committee as a whole will not meet on Thursday?

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): After we have a steering committee meeting, we will be able to come back before the whole committee to look at the kinds of issues we will be addressing.

Mr. Keyes: But the whole committee will not meet on Thursday. It will only be a steering committee meeting.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): The chairman has prepared a steering committee meeting for Thursday afternoon.

[Translation]

Le vice-président (M. Pronovost): Je comprends très bien ce que vous demandez, monsieur Angus, mais il me faut le consentement unanime du comité. Les membres sont-ils d'accord pour qu'on revienne à l'article 24?

Des voix: D'accord.

M. Angus: Je propose donc que le mot «trente» soit remplacé par le mot «soixante» à la ligne 32, page 12, du projet de loi C-5. J'imagine que ce n'est pas la bonne formulation, mais je laisserai au greffier le soin de faire les modifications qui s'imposent.

L'amendement est adopté

L'article 24, modifié, est adopté

Le vice-président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Le projet de loi, modifié, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Dois-je faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

Des voix: Oui.

Le vice-président (M. Pronovost): J'ai besoin d'une motion autorisant le comité à faire réimprimer le projet de loi C-5 modifié, en prévision de la deuxième lecture.

M. Angus: J'en fais la proposition.

M. Richardson: J'appuie la motion.

La motion est adoptée

Le vice-président (Mr. Pronovost): In closing, I would like to thank the officials of the Department as well as the staff of the Committee, whose help was much appreciated, and I would particularly like to thank the members who were generally most cooperative. Our consideration of the Bill was completely non partisan and I believe we now have before us an excellent piece of legislation.

M. Keyes: En ce qui concerne les travaux futurs du comité, le président pourrait-il m'indiquer ce qui nous attend maintenant? J'aurais des commentaires à faire, si jamais sa réponse n'est pas la bonne.

Le vice-président (M. Pronovost): Eh bien, nous allons faire le suivi de notre étude sur les trains à grande vitesse. Mais avant d'entreprendre ce travail, le comité directeur va se réunir jeudi après-midi.

M. Keyes: Donc, le comité plénier ne se réunira pas jeudi?

Le vice-président (M. Pronovost): Après la réunion du comité directeur, nous pourrions présenter au comité plénier un rapport sur les différentes questions que nous envisageons d'étudier.

M. Keyes: Mais le comité plénier ne se réunira donc pas jeudi. Ce sera uniquement une réunion du comité directeur.

Le vice-président (M. Pronovost): Oui, le président prévoit de convoquer une réunion du comité directeur jeudi après-midi.

[Texte]

Mr. Angus: Is that because the chairman will not be back until Thursday afternoon?

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): He has a personal problem in the riding today. That is why he is not here. But I don't have any more information than that.

Mr. Keyes: So we will have a steering committee meeting on Thursday.

Mr. Angus: I have another questions, Mr. Chairman. Could you please give us an indication of the number of witnesses who have asked to appear before us, relative to—I can't remember the bill number—the coastal trading bill, Bill C-33.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Until now, we have received only three official requests to come before the committee. But I think by Thursday we should be able to clarify all those questions.

Mr. Angus: Okay.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Once again, I want to thank the officials and the members for their co-operation.

La séance est levée.

[Traduction]

M. Angus: Est-ce parce que le président ne sera pas de retour avant jeudi après-midi?

Le vice-président (M. Pronovost): Disons qu'il a eu un empêchement pendant qu'il était encore dans sa circonscription. C'est pourquoi il est absent aujourd'hui. Mais je ne peux pas vous en dire plus pour l'instant.

M. Keyes: Le comité directeur se réunit donc jeudi.

M. Angus: Une autre question, monsieur le président. Pourriez-vous nous dire combien de témoins ont demandé à comparaître devant le comité pour discuter du projet de loi chiffré... C-33 sur le cabotage.

Le vice-président (M. Pronovost): Jusqu'ici, nous n'avons reçu que trois demandes officielles. Mais nous devrions pouvoir vous en dire plus long jeudi.

M. Angus: D'accord.

Le vice-président (M. Pronovost): Encore une fois, je désire remercier les fonctionnaires et les membres du comité de leur collaboration.

The meeting is adjourned.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

David Wightman, Assistant Deputy Minister, Aviation;
John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning;
Pierre Champagne, Senior Director General, Airports Operations;
Gerry Berigan, Director General, Corporate Planning and Special Projects;
Grant Mazowita, Director, Enforcement and Legislation;
Elizabeth MacNab, Legal Counsel, Airports Group.

TÉMOINS

De Transports Canada:

David Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation;
John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, Groupe des aéroports;
Pierre Champagne, directeur général principal, Exploitation des aéroports, Groupe des aéroports;
Gerry Berigan, directeur général, Planification centrale et projets spéciaux, Groupe des aéroports;
Grant Mazowita, directeur, Législation et application des règlements, Groupe des aéroports;
Elizabeth McNab, conseillère juridique, Groupe des aéroports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, November 26, 1991

Chairman: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mardi 26 novembre 1991

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, consideration of high speed rail issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et du mandat adopté par le Comité le 17 septembre dernier, considération des questions relatives aux trains à haute vitesse

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 26, 1991
(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:00 o'clock a.m. this day, in Room 536, South Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Air Canada: Léo Desrochers, Executive Vice-President and Chief Operating Officer; Pat Kelly, Senior Vice-President, Corporate Strategy and Information Services. *From CP Rail:* I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer; M.E. Kieran, Director General, Infrastructure.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider high speed rail issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1.*)

Léo Desrochers made a statement, and with the other witness, answered questions.

I.B. Scott made a statement, and with the other witness, answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(11)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 536, South Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes and Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From Consumers Association of Canada: Wendy Butler, Executive Vice-President, Ontario Region.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider high speed rail issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1.*)

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 26 NOVEMBRE 1991
(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 heures, dans la salle 536 de l'édifice du Sud, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson, Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: D'Air Canada: Léo Desrochers, vice-président exécutif et chef de l'exploitation; Pat Kelly, premier vice-président, Stratégie de l'entreprise et informatique. *De CP Rail:* I.B. Scott, président-directeur général; M.E. Kieran, directeur général, Infrastructure.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

Léo Desrochers fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

I.B. Scott fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(11)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 536 de l'édifice du Sud, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De l'Association des consommateurs du Canada: Wendy Butler, vice-président exécutif, Région de l'Ontario.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

Wendy Butler made a statement and answered questions.

At 4:30 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera*.

At 4:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Wendy Butler fait un exposé et répond aux questions.

À 16 h 30, le Comité déclare le huis clos.

À 16 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, November 26, 1991

• 1008

The Chairman: I call the meeting to order. I welcome our witnesses today from Air Canada on the committee's continuing work on the study of high-speed rail.

This morning we have with us officials from Air Canada. We have Mr. Kelly and Mr. Desrochers. I understand there are others with you. Perhaps either one of you gentlemen would like to introduce the rest of your delegation.

Mr. Léo Desrochers (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Actually, Mr. Chairman, it will just be the two of us here speaking.

The Chairman: That's fine. Just for interest and to advise the committee, we also have CP with us. They're prepared to go on, provided time permits after the presentation of the Air Canada position. This would mean that if it's acceptable, we will not have to deal with that matter this afternoon.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): On a point of order, Mr. Chairman, what's CP?

The Chairman: That's a question that you perhaps would like to save for the witnesses when they come on. We can put you first on the list. Canadian Pacific.

Mr. Keyes (Hamilton West): Is that for the record?

Mr. Wilson: There are a lot of farmers in town here today, and I want to divert some of the flak.

The Chairman: I'll invite our witnesses. Mr. Desrochers, are you planning on presenting the position? You're familiar with the normal procedure. We have approximately 45 minutes in which to deal with your presentation. The balance of time after your remarks will be up to our committee members for questions and comments.

• 1010

Mr. Desrochers: Thank you very much, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen. First of all, Claude Taylor, our chairman, sends you his regards and at the same time his apologies for not being able to join us here this morning. He certainly wishes you well in your deliberations on this very important subject.

I'm joined this morning by Patrick Kelly, our senior vice-president of corporate strategy and information services. If you will permit me, Mr. Chairman, I have an opening statement to make. Then we will answer questions.

We welcome the opportunity to give testimony to the House of Commons Standing Committee on Transport with regard to the role of government in the high-speed rail project.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 26 novembre 1991

Le président: La séance est ouverte. Je souhaite la bienvenue à nos témoins, les représentants d'Air Canada. Nous poursuivons notre travail sur l'étude du train à grande vitesse.

Nous recevons ce matin les représentants d'Air Canada, MM. Kelly et Desrochers. Je crois comprendre que vous êtes accompagné par d'autres personnes. L'un de vous pourrait peut-être présenter le reste de votre délégation.

M. Léo Desrochers (président-directeur général, Air Canada): En fait, monsieur le président, nous serons les deux seuls qui parleront.

Le président: D'accord. J'informe les membres du comité que nous recevrons aussi des représentants de CP. Ils sont prêts à témoigner, s'il y a assez de temps après l'exposé d'Air Canada. Ainsi, si vous êtes d'accord, nous entendrons leur témoignage ce matin plutôt que cet après-midi.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Qu'est-ce que le CP?

Le président: C'est une question que vous devriez peut-être poser aux témoins lorsqu'ils comparaitront. Vous pouvez la mettre en tête de votre liste. Il s'agit du Canadien Pacifique.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Est-ce officiel?

M. Wilson: Il y a beaucoup d'agriculteurs en ville aujourd'hui, et je tiens à détourner une partie des critiques.

Le président: J'invite donc nos témoins à prendre place. Monsieur Desrochers, est-ce que c'est vous qui présenterez la position de votre société? Vous connaissez la procédure habituelle. Vous disposez d'environ 45 minutes, après quoi les membres du comité vous poseront des questions et feront des observations sur vos remarques.

M. Desrochers: Merci, monsieur le président. Bonjour messieurs. Pour commencer, notre président, Claude Taylor, vous envoie ses salutations et, en même temps, ses excuses, puisqu'il ne peut se joindre à nous ce matin. Il vous souhaite du succès dans vos délibérations sur ce sujet très important.

Je suis accompagné ce matin par Patrick Kelly, notre vice-président principal de la stratégie et des services d'information. Si vous me le permettez, monsieur le président, j'ai une déclaration préliminaire. Ensuite, je répondrai volontiers à vos questions.

Nous sommes reconnaissants de l'occasion qui nous est donnée de témoigner devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes en ce qui a trait au rôle du gouvernement dans le projet de transport ferroviaire à haute vitesse.

[Text]

As you are aware, a joint undertaking with CP Rail was initiated last spring to explore the opportunities for high-speed rail in the Windsor-Quebec City corridor. This is now under way. From it, we hope to learn considerably more about high-speed rail and its place in the transportation market.

Some of the issues the committee wishes to delve into are part of that research. Hopefully we will be able to provide information to the committee and to Transport Canada on completion of the study.

What we can offer today is a description of the nature and purpose of the Air Canada-CP Rail study. We appreciate that the committee has recognized the importance of linking high-speed rail with other transportation modes and markets.

The public policy debate should include discussions on the overall transportation industry in Canada. This includes automobiles and buses on freeways, conventional rail, and of course the airline industry.

Air Canada is always searching for ways to improve our transportation service. We do not confine ourselves to the strict limitations of the air mode. We acknowledge the benefits of an intermodal service and markets that demonstrate economic viability.

This year, for example, Air Canada announced and in fact is working in alliance with Greyhound Bus Company in western Canada. Passengers will be able to connect to Greyhound to complete their journey to communities where the market is just too small to warrant direct air service. This intermodality enables Air Canada to enlarge our market base and facilitate intercity travel.

In the same vein, we watch with growing interest the continuing developments of high-speed trains in Europe and the possibility of one day capitalizing on the extensive infrastructure that is being built. Perhaps we will be able to book our passengers on high-speed trains in Europe and provide an intermodal air and high-speed train service. This would allow us to add to our inventory of European destinations without the requirement of establishing air service in those communities.

We do not restrict the definition of intermodality to passenger transportation but also include the advantages of intermodal computer reservation systems. These allow passengers to simultaneously book all transportation arrangements. This concept we believe should eventually include other ancillary travel services such as car rentals and hotels.

We believe any discussion on the merits of high-speed trains in Canada must begin with an examination of how that service could best serve the intercity traveller, not whether Canada risks losing the opportunity to export technology. Any examination that loses sight of the passenger is flawed at the outset and its conclusions should be treated as suspect.

[Translation]

Comme vous le savez, le printemps dernier nous lançons conjointement avec CP Rail une étude sur les débouchés d'une liaison ferroviaire à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor. Les travaux sont en cours et permettront, nous l'espérons, d'en apprendre davantage sur le transport ferroviaire à haute vitesse et sa place sur le marché du transport.

Comme le comité se propose d'approfondir certaines questions faisant l'objet de notre étude, nous espérons pouvoir lui fournir, ainsi qu'à Transports Canada, des renseignements utiles après dépôt des conclusions.

Ce que nous sommes en mesure de présenter aujourd'hui, c'est une description de la nature et du but de l'étude Air Canada/CP Rail. Nous sommes sensibles au fait que le comité reconnaît l'importance des liens entre le transport ferroviaire à haute vitesse et les autres marchés et modes de transport.

Le débat d'intérêt public doit couvrir globalement l'industrie du transport au Canada et notamment les automobiles et les autocars empruntant les autoroutes, le train sous sa forme classique et, bien entendu, l'aviation commerciale.

Air Canada est constamment en quête de nouveaux moyens d'améliorer les services de transport. Elle ne se confine pas au strict cadre du transport par avion. Au contraire, elle est la première à tirer parti d'un service intermodal dans les marchés qui s'avèrent viables.

Cette année, Air Canada a annoncé la conclusion d'une alliance avec la compagnie d'autocars Greyhound dans l'Ouest canadien. Les passagers peuvent ainsi prendre une correspondance Greyhound pour une portion de trajet à destination de villes dont le marché est tout simplement trop petit pour justifier un service aérien direct. Cette intermodalité permet à Air Canada d'élargir la base de son marché et facilite les déplacements interurbains.

Dans la même veine, nous suivons avec un intérêt grandissant le développement constant des trains à haute vitesse en Europe, dans l'espoir un jour tirer parti de la densité de l'infrastructure actuellement en construction. Peut-être pourrions-nous faire des réservations pour nos passagers sur les trains à haute vitesse européens et ainsi fournir un service intermodal air-THV. Nous pourrions ainsi allonger la liste de nos destinations européennes sans avoir à établir de desserte de petites localités.

Notre définition de l'intermodalité déborde le transport des passagers pour inclure également les avantages des systèmes informatisés de réservations intermodaux permettant aux passagers de prendre simultanément toutes leurs dispositions de transport. Dans cette optique, d'autres services de voyage connexes devraient s'y greffer comme les locations de voitures et les réservations hôtelières.

Nous sommes d'avis que pour discuter des mérites du transport ferroviaire à haute vitesse au Canada, il faut d'abord étudier en quoi ce service peut mieux répondre aux besoins du voyageur de ville à ville, plutôt que le risque, pour le Canada, de laisser passer l'occasion d'exporter une technologie. Toute analyse qui perd de vue le passager est faussée dès le départ et ces conclusions devraient être présumées suspectes.

[Texte]

Earlier I'd mentioned our corporation's continuing interest in improving our transportation services for our passengers. Air Canada and CP Rail joined forces in an exploratory study of market opportunities for a high-speed passenger train link in the Windsor-Quebec City corridor. The partnership between two of Canada's leading transportation companies will draw on Air Canada's recognized marketing and customer service expertise and on CP Rail's operating and technical resources.

CP Rail has been involved in passenger train services for more than a hundred years. I'll let them speak for themselves on that. In recent years, this has involved also operating trains on behalf of VIA Rail.

As Canada's largest airline, Air Canada operates approximately 400 flights daily. We are well known within the international airline industry for high standards and service quality. The intercity corridor air market is one of our most important markets. Our service is among the best in the world in that market. It's branded as rapid air.

We are conducting a comprehensive consumer research program that is intended to provide insights into the decision-making behaviour of travellers and to allow us to estimate the likelihood that individual segments of the population would choose to travel by high-speed trains under various assumed conditions. We are probing factors such as elapsed time of the trip, relative fare levels, frequency of service, on-time performance and quality of service to understand their relative importance in mode choice and their impact on likely future patronage.

• 1015

We will be using the results of the research combined with a variety of travel data that already exists to develop a forecast of expected future travel demand. We recognize the existing data has its gaps and limitations and would therefore advise the committee that we are not expecting investment-quality forecasts. We must all await the findings of the upcoming studies before reaching firm conclusions on future patronage.

We are also studying various aspects of the likely future service, including fares, network design, terminal locations in major centres, possible modal connections to airports, the opportunity to move time-sensitive freight traffic and so on. These studies are broad in scope and oriented primarily to understanding the options that exist. We may develop several alternative scenarios, but will not begin doing so until the results of the research program are in.

We are also examining the range of factors that could influence future demand, which may not be fully captured by a demand-modelling exercise. Once again, this analysis is broad in scope and is intended to educate us rather than reach definitive conclusions. For instance, the topic of induced demand is a perennial subject of debate among demand forecasters, and we are grappling with how to address this very nebulous issue.

[Traduction]

Nous faisons précédemment allusion à l'intérêt constant de notre entreprise pour l'amélioration des services de transport de nos passagers. Air Canada et CP Rail réalisent de concert une étude exploratoire sur l'attrait du marché voyageur pour une liaison ferroviaire à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor. Ce partenariat entre deux entreprises d'avant-garde du secteur du transport au Canada met à contribution le savoir-faire reconnu d'Air Canada dans le marketing et le service à la clientèle, de même que les ressources opérationnelles et techniques de CP Rail.

Celle-ci assure le transport ferroviaire de passagers depuis plus de 100 ans. Ces dernières années, elle a exploité des services interilles pour VIA Rail Canada.

Plus importante compagnie aérienne du Canada, Air Canada assure environ 400 vols par jour et jouit au sein de l'industrie du transport aérien de l'excellente réputation internationale que lui valent ses normes d'exploitation rigoureuses et la qualité de son service. Le corridor aérien interilles est l'un des plus importants marchés d'Air Canada et son service, l'un des meilleurs du monde.

Nous procédons à une étude de consommation complète destinée à nous éclairer sur les éléments guidant le choix des voyageurs et à estimer dans quelle mesure les différents segments de population opteraient pour le transport ferroviaire à haute vitesse étant donné diverses hypothèses. Nous examinons des facteurs comme la durée totale du trajet de porte à porte, les tarifs proportionnés au service, la fréquence, la ponctualité et la qualité du service pour comprendre leur importance relative dans le choix du voyageur et leurs effets probables sur l'achalandage futur.

Nous combinerons les résultats de cette étude à diverses données sur les déplacements déjà recueillies pour prévoir les besoins futurs en voyages. Nous sommes conscients que les statistiques existantes ont leurs failles et leurs limites, aussi nous informons le comité que ces prévisions ne sont pas suffisamment précises pour une prise de décision en matière d'investissement. Nous devons tous attendre les résultats imminents d'autres études avant de tirer des conclusions valables sur l'achalandage futur.

Nous étudions divers aspects du service envisagé, notamment les tarifs, le réseau, l'emplacement des gares dans les grands centres, les possibilités de correspondance intermodale aux aéroports et la possibilité de transporter du fret urgent. Ces travaux ont une portée vaste et sont principalement axés sur la compréhension des options existantes. Nous pourrions rédiger plusieurs scénarios, mais pas avant la publication des résultats de l'étude.

Nous étudions également la gamme de facteurs susceptibles d'influer sur la demande future qui pourrait ne pas être entièrement prise en compte dans une modélisation de la demande. Encore une fois, cette analyse de vaste portée a pour but de nous renseigner plutôt que de mener à des conclusions définitives. Ainsi, la question de la demande induite est un perpétuel sujet de discorde entre les prévisionnistes de la demande, et nous examinons en ce moment les façons d'aborder cette question très nébuleuse.

[Text]

We are also examining the experience elsewhere in North America and other parts of the world to gather input. Finally, we feel that attracting the auto traveller is a key to achieving commercially viable patronage on high-speed trains. We are focusing our special attention on this market segment. For example, 85 million automobile trips were made in the corridor in 1987, while 2.7 million passengers were transported by air.

Air Canada believes that if the case for high speed trains demonstrates such a system is in the public interest, then serious consideration for its construction and operation should be given, providing the debate also includes consideration of the overall impact to all transportation modes in the corridor and within Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Desrochers. We will start with Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Welcome, gentlemen. Thank you very much for your input to this committee. It's important to hear from business about the ramifications of business involvement and so on.

The committee heard about the Lufthansa rail express, for example, which feeds the airline passengers from Germany into Frankfurt, which has a railway station. The committee was also told that rather than competing with a high-speed rail service, Lufthansa wants to co-operate and co-ordinate its services and schedules with those of high-speed rail. Do you envisage a similar approach? Do you see what many of us are starting to see, a vision that goes beyond any band-aid solutions of within 5 years, but rather 10, 15 and 25 years, a true multimodal system—bus, rail, air services?

On page 4 you mentioned you are studying the various aspects and future locations. Would you be in favour of a rail link that may connect say Hamilton airport to Toronto airport to Mirabel airport or Dorval airport?

Mr. Desrochers: We are certainly intrigued by the experience in Europe and the developing intermodality between rail and air in places such as Paris and Frankfurt. As part of our research, we want to identify and determine whether there is a demand for that kind of a system here in Canada within the corridor. Based on this research, we certainly will make some conclusions as to whether the two can be linked. If they can be, we will be very much in favour of moving in that respect. There are some models around we can monitor. We'll be doing so as part of this analysis.

• 1020

Mr. Keyes: As you're aware, there's much discussion these days about expansion of airports in this country, particularly Pearson, etc. There's talk of billions of dollars being pumped into additional runway construction by the private sector, no less.

[Translation]

Nous analysons en outre les expériences similaires en Amérique du Nord et sur d'autres continents pour en tirer des renseignements. Enfin, nous considérons qu'il est essentiel d'attirer les voyageurs se déplaçant en automobile pour atteindre un achalandage commercialement viable des trains à haute vitesse et nous accordons par conséquent une attention spéciale à ce segment de marché. Ainsi, en 1987, 85 millions de trajets en automobile ont été effectués dans le corridor tandis que 2,7 millions de passagers étaient acheminés par avion.

Air Canada estime que s'il est démontré que le transport ferroviaire à haute vitesse s'avère d'intérêt public, il y a lieu de s'intéresser de près à sa construction et à son exploitation, pour autant que le débat s'étende aux répercussions globales qui s'ensuivront pour tous les modes de transport à l'intérieur du corridor comme dans tout le Canada.

Le président: Merci, monsieur Desrochers. Je donne d'abord la parole à M. Keyes.

M. Keyes: Bienvenue, messieurs. Merci beaucoup de votre apport aux travaux du comité. Il importe d'entendre le monde des affaires nous parler des conséquences de la participation des entreprises.

Le comité a entendu parler du service ferroviaire express de Lufthansa, par exemple, qui amène les passagers de la société aérienne de divers points en Allemagne jusqu'à la gare de Frankfurt. On nous a aussi dit que, plutôt que de concurrencer un service ferroviaire à grande vitesse, Lufthansa voulait coopérer et coordonner ses services et ses horaires en conséquence. Songez-vous à une formule de ce type? Percevez-vous ce que bon nombre d'entre nous commencent à entrevoir, c'est-à-dire une solution qui ne serait pas un cataplasme pour les cinq prochaines années, mais plutôt une vision pour les 10, 15 et 25 prochaines années: un véritable système multimodal—autocar, train, service aérien?

À la page 4, vous dites étudier les divers aspects et les emplacements possibles. Seriez-vous en faveur de la création d'un lien ferroviaire qui pourrait relier, par exemple, les aéroports de Hamilton, Toronto, Mirabel ou Dorval?

M. Desrochers: Nous reconnaissons certainement l'intérêt que présente l'expérience européenne et le recours à l'intermodalité—la combinaison des services ferroviaires et aériens—dans des endroits comme Paris et Frankfurt. Dans notre étude, nous voulons établir s'il existe une demande pour ce type de système au Canada dans le corridor. Sur la foi de cette étude, nous allons tirer des conclusions sur la possibilité de relier les deux. Si c'est possible, nous serons tout à fait en faveur de cette orientation. Il existe des modèles dont on peut s'inspirer. C'est ce que nous allons faire dans l'étude.

M. Keyes: Comme vous le savez, on parle beaucoup ces temps-ci de l'agrandissement des aéroports canadiens, notamment de l'aéroport Pearson. On parle de milliards de dollars au moins que le secteur privé injecte dans la construction d'installations supplémentaires.

[Texte]

We can see that down the road a decision has to be made about expansion of an existing facility for a solution that may work for the next five to ten years as opposed to the alternative, which is a multimodal approach, a more visionary form of transportation, that initially might see high-speed passenger rail transportation in a corridor between Toronto and Montreal, because the passenger loads may support that, and down the road somewhere going off to Quebec City or down to Windsor. In essence, it's a multimodal approach that would incorporate two existing airports so that a vision could be formed on the basis of interconnecting those airports.

Obviously your competitor in the business is out promoting a three-runway expansion at Pearson. Is Air Canada's approach to the situation at Pearson softened by this kind of analysis you're pursuing? Is it an optional analysis? Just where does it stand?

Mr. Desrochers: It's premature for us to draw that conclusion. At this time we're very much in favour of development at Pearson. We've been on the record accordingly, working with the industry to see that brought about.

Based on very limited knowledge about this particular high-speed train system, I can't draw a conclusion or analysis that would say it might be premature to do something in Pearson. At this time, I would reserve judgment.

Mr. Keyes: I admire you for your foresightedness on the issue. In our travels of a month ago, we learned how much air traffic has been lost to the high-speed rail systems. For Paris-Lyon, what was it, 40%?

An hon. member: It was 80%.

Mr. Keyes: Yes, 80% of passengers formerly using air transportation switched to high-speed rail. Your foresight on what bodes for the future of your airline certainly has its. . . When do you expect the completion of your study? That wasn't in the remarks.

Mr. Patrick Kelly (Senior Vice-President, Corporate Strategy and Public Information, Air Canada): It will be February or March of next year.

Mr. Keyes: Air Canada I suppose has seen these percentage drops in Europe. Was that the catalyst for your study? Did it play a role at all?

Mr. Desrochers: Obviously it's a consideration. Observing what goes on in Europe is of interest to us. But as we indicated in our comments, we're looking for ways to link the air system with other modes to increase efficiency. Quite frankly, we don't want to be left on the sidelines watching something evolve, to find ourselves affected negatively, not having participated in it.

So it's for those reasons we've stepped up to the table, in partnership with CP Rail, to gain a much better understanding of the potential. From that, we'll determine whether we ought to go ahead and participate in the development of the system.

[Traduction]

Nous comprenons qu'à un moment donné il faudra se décider soit à agrandir une installation existante et trouver ainsi une solution qui pourrait être satisfaisante pour les cinq ou dix prochaines années, soit à opter pour la solution de rechange, c'est-à-dire la voie multimodale, une formule de transport plus visionnaire, qui dans un premier temps permettrait peut-être le transport ferroviaire à grande vitesse des passagers dans le corridor Toronto-Montréal, parce que la demande pourrait le justifier, puis, ultérieurement entre Québec et Windsor. C'est en somme une formule multimodale qui intégrerait deux aéroports existants, de telle sorte qu'on pourrait élaborer tout un système à partir de la liaison de ces aéroports.

Bien sûr, votre concurrent plaide en faveur de l'ajout de trois pistes à l'aéroport Pearson. La position d'Air Canada vis-à-vis de l'aéroport Pearson est-elle influencée par l'étude que vous menez actuellement? L'analyse comporte-elle des options. Que recommande-t-elle?

Mr. Desrochers: Il est trop tôt pour tirer cette conclusion. À l'heure actuelle, nous sommes tout à fait en faveur de l'agrandissement de l'aéroport Pearson. Nous l'avons déjà déclaré publiquement, et travaillons de concert avec le secteur pour atteindre cet objectif.

Comme je connais mal ce système de train à grande vitesse, je ne peux conclure qu'il serait prématuré de faire des changements à l'aéroport Pearson. Je réserve donc mon jugement.

Mr. Keyes: J'admire votre prévoyance dans ce dossier. Au cours des déplacements que nous avons effectués il y a un mois, on nous a dit quelle proportion du trafic aérien avait été récupérée par les systèmes ferroviaires à grande vitesse. Pour le tronçon Paris-Lyon, quel était le pourcentage, 40 p. 100?

Une voix: C'était 80 p. 100.

Mr. Keyes: Oui, 80 p. 100 des passagers qui avaient l'habitude de prendre l'avion sont passés au TGV. Votre clairvoyance quant à l'avenir de votre société aérienne a certainement ses. . . Quand votre étude sera-t-elle terminée? Ce n'était pas mentionné dans les observations.

Mr. Patrick Kelly (vice-président principal, Stratégie d'entreprise et information publique, Air Canada): En février ou mars de l'an prochain.

Mr. Keyes: Chez Air Canada, je suppose qu'on est au courant de ces baisses de pourcentage en Europe. Est-ce pour cette raison que vous effectuez cette étude? Cette baisse de pourcentage a-t-elle joué un rôle?

Mr. Desrochers: C'est certainement un facteur qui entre en ligne de compte. L'évolution de la situation en Europe nous intéresse. Cependant, comme nous l'avons indiqué dans notre exposé, nous cherchons des façons de relier le système aérien à d'autres modes de transport pour accroître l'efficacité. Je vous dirai bien franchement que nous ne voulons pas rester sur la touche à regarder évoluer la situation, nous retrouver désavantagés, ne pas avoir participé.

C'est pour ces raisons que nous avons apporté notre contribution, en association avec les chemins de fer du Canadien pacifique, essayer de bien voir quelles sont les possibilités. Partant de là, nous déciderons si nous devons aller de l'avant et participer à l'élaboration du système.

[Text]

Mr. Keyes: In Air Canada's opinion—or perhaps it's part of the study—who is going to manage and operate the system? Is it going to be a government operation? Is it going to be a private operation? Is it going to be a mix between the two?

Mr. Desrochers: At this time, the options are all open. We haven't drawn any conclusions, Mr. Keyes, on that important deliberation. So it would be premature for me to offer a comment on that.

• 1025

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Desrochers and Mr. Kelly, I want to thank you for coming before the committee today to assist us in our study. I also want to thank you for recognizing early on that airlines have to be a player when it comes to high-speed rail; in a country like Canada, they won't work in isolation.

I want to follow up on something Mr. Keyes started on, but with a slightly different approach. As you know, we're talking about a lot of bucks for high-speed rail. Estimates are \$2 billion to \$4 billion, and who knows what the final cost will be. On the flip side we're talking about a lot of bucks for airport expansion—\$700 million for the runways at Pearson.

One might assume a decision on high-speed rail will be made in the next 2 to 4 years. We've got the Ontario—Quebec—Canada feasibility study, which will be done in 18 months to two years, and assuming the study says it's viable and shows how we would do it, and the governments collectively make the decision to go for it, it's not too far away.

Given all that information, once the environmental assessment process has been completed at Pearson for the three new runways, because we know there will be a major impact on air travel in the corridor—primarily between Toronto, Ottawa and Montreal, which I gather from your brief is your prime market—would it not be responsible of the government to then put on hold any decision to expand Pearson until such time as a no-go decision has been made about high-speed rail?

Mr. Desrochers: Mr. Kelly can offer his comments here, but everything we have seen and all the analysis that we have participated in on the development at Pearson would indicate that Pearson must be expanded. This particular part of the system will have marginal impact on the need to develop Pearson. Obviously, as we gain more information on the potential for the train system, we may want to look at that study if it comes in close enough. But with the traffic we're studying here, we're focusing primarily on ground systems, automobile movements, as opposed to movement through air. I doubt very much that it would have the kind of impact on the development at Pearson that you obviously are heading towards.

[Translation]

M. Keyes: De l'avis d'Air Canada—ou peut-être que cela fait partie de l'étude—qui gèrera et exploitera le système? Sera-t-il exploité par le gouvernement? Par le secteur privé? Par les deux conjointement?

M. Desrochers: À l'heure actuelle, nous examinons toutes les possibilités. Nous n'avons pas encore pris de décision, monsieur, sur cette importante question. Il serait donc un peu prématuré de ma part de faire des observations là-dessus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs Desrochers et Kelly, je tiens à vous remercier d'être venus témoigner devant le comité aujourd'hui afin de nous aider dans nos travaux. Je vous remercie également d'avoir reconnu très tôt que les compagnies aériennes ont un rôle à jouer dans le dossier du train à grande vitesse; dans un pays comme le Canada, l'un ne va pas sans l'autre.

Je voudrais poursuivre dans la même veine que M. Keyes, mais sous un angle légèrement différent. Vous n'ignorez pas que le train à grande vitesse exigerait des investissements énormes. On parle de 2 à 4 milliards de dollars, et qui sait à combien s'élèvera la facture en fin de compte. D'un autre côté, il est également question d'investir beaucoup d'argent dans les aéroports; on parle de 700 millions de dollars pour la construction de nouvelles pistes à l'aéroport Pearson.

On peut supposer qu'une décision sur le train à grande vitesse sera prise d'ici deux à quatre ans. Une étude de faisabilité effectuée conjointement par le Québec et le Canada devrait être terminée d'ici un an et demi à deux ans. En supposant que les auteurs de l'étude concluent que c'est faisable et qu'ils nous indiquent la voie à suivre, et que les gouvernements prennent collectivement la décision de lancer le projet, ce n'est pas si loin dans l'avenir.

Compte tenu de tout cela, une fois terminé le processus d'évaluation environnementale pour l'ajout de trois nouvelles pistes à l'aéroport Pearson, puisque nous savons que le projet aura des incidences importantes sur l'achalandage aérien dans ce corridor, essentiellement entre Toronto, Ottawa et Montréal, qui est votre marché primordial, si j'ai bien compris votre mémoire, ne serait-il pas préférable que le gouvernement reporte à plus tard toute décision concernant l'agrandissement de Pearson, jusqu'à ce que la décision de ne pas construire le train à grande vitesse ait été prise?

M. Desrochers: M. Kelly pourra faire des commentaires à ce sujet, mais tout ce que nous avons vu et l'analyse à laquelle nous avons participé concernant l'agrandissement de Pearson nous indiquent qu'il faut absolument agrandir l'aéroport Pearson. Ce dossier en particulier aura un impact marginal sur la nécessité d'agrandir Pearson. Évidemment, à mesure que nous aurons davantage d'information sur le potentiel du réseau ferroviaire, nous voudrions peut-être tenir compte des résultats de cette étude, si elle est publiée suffisamment tôt. Mais nos analyses actuelles portent davantage sur le transport terrestre, en véhicule automobile, que sur le trafic aérien. Je doute beaucoup que le TGV puisse avoir un impact aussi grand que vous l'envisagez sur l'avenir de l'aéroport Pearson.

[Texte]

Mr. Angus: We found out during our European hearings that it was marginal at the worst in terms of the shift from automobile to high-speed rail, and that was a matter I pursued. In Sweden it was 8%. In France, though, we found there was a substantial shift, but in all cases the shift was primarily from air, not from road. I think we have to recognize that it will be the same situation in Canada in the corridor, particularly if high-speed rail is able to compete minute-for-minute with air.

If they can do downtown to downtown between Toronto and Ottawa in three hours, which is roughly what it would take us, assuming no air traffic control problems and no mechanical problems on the ground, the experience in Europe is that people will choose to travel by high-speed rail. They avoid security, it's less stressful, there's no change in cabin pressure—all of those things that you know very well. I'm not trying to be argumentative, but we see it from a different perspective in terms of the impacts.

Even if just new travellers would be diverted from their desire to take air to rail, the current capacity at Pearson may be sufficient. I'm not saying it will be, but it may be if we decide to go for high-speed rail. That is more of an argument than it is looking for an answer from you.

• 1030

Mr. Desrochers: The reason we are doing the study is to determine precisely what the demand will be and where it will come from, so for me to engage in that debate with you at this time would be premature.

Mr. Angus: Fair enough. Let me turn to another area. I don't know if it is something that you will examine in your study. If it is not too late, perhaps you could. If the scenario that I have raised happens, that there is a substantial shift in the corridor from air to high-speed rail and it gets up and running, obviously there will be some displacement of workers at all levels. If you are flying fewer planes you will need fewer workers. Should any decision on high-speed rail include a component to deal with the shift of airline employees to high-speed rail, regardless of who is the ultimate owner and operator? Is that a fair way to approach the integration of the system?

Mr. Kelly: I am somewhat astounded at that. It is premature to even consider something like that. We are trying to deal with fundamental issues of demand, not operability, at this point in time. Not even a thought of this crossed our minds. It is years too early to tackle that particular issue.

Mr. Angus: I was asking more in terms of the concept. Irrespective of your study, from the point of view of the work that we are doing, should we anticipate that there might be some shifts in terms of workers if we go for high-speed rail, and should we make it part of the package?

[Traduction]

M. Angus: Durant les audiences que nous avons tenues en Europe, nous avons constaté que, dans le pire des cas, le nombre de voyageurs qui abandonnaient l'automobile en faveur du train à grande vitesse était négligeable. J'ai fouillé la question. En Suède, le chiffre était de 8 p. 100. En France, nous avons cependant constaté un mouvement considérable, mais dans tous les cas, il provenait du secteur aérien et non du transport routier. Nous devons reconnaître que ce sera la même chose au Canada dans le corridor envisagé, surtout si le train à grande vitesse peut rivaliser avec l'avion à la minute près.

Si l'on peut aller de Toronto à Ottawa, de centre-ville à centre-ville, en trois heures, ce qui est à peu près ce que l'on envisage, en supposant qu'il n'y ait aucun problème de contrôle du trafic aérien ni aucun problème mécanique au sol, l'expérience européenne montre que les gens choisiront de voyager par le train à grande vitesse. Ainsi, on évite la fouille de sécurité, c'est moins stressant, il n'y a pas de brusques changements de pression dans la cabine, enfin, vous connaissez très bien tous ces aspects-là. Je n'essaie pas de faire le raisonneur, mais nous ne voyons pas les choses sous le même angle, notamment pour ce qui est des répercussions.

Même si ce n'était que la nouvelle génération de voyageurs qui abandonnait l'avion pour le train, la capacité actuelle de l'aéroport Pearson serait peut-être suffisante. Je n'affirme pas que c'est le cas, mais ce le sera peut-être si nous décidons de construire le train à grande vitesse. Ce n'est pas tellement une réponse que je cherche; c'est plutôt un argument que je développe.

M. Desrochers: Si nous faisons une étude c'est précisément afin de déterminer quelle sera la demande et de quel secteur elle proviendra, de sorte qu'il serait prématuré que je me lance dans un débat avec vous sur cette question.

M. Angus: Très bien. Je passe à autre chose. J'ignore si vous aborderez cette question dans votre étude. S'il n'est pas trop tard, vous pourriez peut-être le faire. Si le scénario que j'ai évoqué se réalise, c'est-à-dire qu'il y a un pourcentage considérable des voyageurs dans ce corridor qui prennent le train à grande vitesse plutôt que l'avion, bref si le train à grande vitesse est une réussite, il y aura évidemment des licenciements à tous les niveaux. Si les compagnies aériennes réduisent le nombre de leurs vols, elles auront besoin de moins de travailleurs. Si l'on décide de construire le train à grande vitesse, devrait-on prévoir des mesures pour le mouvement des employés des compagnies aériennes vers le train à grande vitesse, peu importe qui possède et exploite ce train? Serait-ce une bonne façon d'aborder l'intégration du système?

M. Kelly: Ce que vous dites me renverse. Il est prématuré ne serait-ce que d'envisager une chose pareille. Pour l'instant, nous étudions les questions fondamentales de la demande, pas les détails de l'exploitation. Cette idée ne nous a jamais effleuré l'esprit. C'est beaucoup trop tôt; nous n'aurons pas à étudier cette question avant plusieurs années.

M. Angus: Je posais la question sur le plan théorique. Nonobstant votre étude, du point de vue du travail que nous faisons, devrions-nous anticiper un quelconque mouvement de travailleurs si nous approuvons le projet de train à grande vitesse, et devrions-nous prévoir en conséquence?

[Text]

Mr. Kelly: I have no comment.

Mr. Desrochers: I don't know what outcome and impact this would have on our current operations. We are looking several years out and I would reserve an opinion on that at this point in time.

Mr. Angus: Fair enough. On page 2 of your brief you say "not whether Canada risks losing the opportunity to export technology". Can you elaborate on what you meant—it was there in isolation—other than making the argument that the passenger should be the prime focus.

Mr. Desrochers: Yes, we want to make sure, at least from our standpoint... We submit to you that this system ought to be developed on the basis of passenger demand, not on the basis of whether we have something we can export to other countries further down the road. We just wanted to make sure that a balance was expressed in your study. We don't want this to be done for the sake of developing technology for export.

Mr. Angus: Are you suggesting that we should go with existing technology, regardless of where it comes from? Frankly, we have not had anybody knocking at our door saying they want a Canadian designed, Canadian built operation. We have been getting a lot of input from suppliers of existing technology who are saying they can supply can build different percentages in Canada. Nobody has been telling us to ignore TGV and ABB, but have CanCar or Bombardier design and build something. That is why I am wondering where this—

Mr. Desrochers: We want to make sure it is being done for the right reason. In our view, the right reason would be based on consumer demand and not on the development of technology.

Mr. Angus: Okay. Finally, is your study looking at the Quebec City to Windsor corridor only, or are you taking into consideration possible extensions to Chicago and Minneapolis, or perhaps, from either Toronto or Montreal, high-speed rail to New York City?

Mr. Kelly: We are looking at Windsor to Quebec City.

Mr. Angus: So you haven't taken into consideration any spin-offs or linkages with Amtrak or—

Mr. Desrochers: Not in this part of our study.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

M. Pronovost (Saint-Maurice): Monsieur Desrochers et monsieur Kelly, bienvenue au Comité.

[Translation]

M. Kelly: Je n'ai rien à dire.

M. Desrochers: J'ignore quelles seraient les incidences d'un tel projet sur nos activités actuelles. Nous planifions plusieurs années à l'avance et je réserve mon opinion là-dessus pour le moment.

M. Angus: Très bien. À la page 2 de votre mémoire, vous dites: «plutôt que le risque, pour le Canada, de laisser passer l'occasion d'exporter une technologie». Il n'y a pas de contexte. Pourriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par là, outre le fait que vous soutenez qu'il faut tenir compte d'abord et avant tout des besoins des voyageurs?

M. Desrochers: Oui, nous voulons nous assurer, tout au moins de notre point de vue... Nous soutenons que ce système doit être mis sur pied en se fondant sur la demande des voyageurs, et non pas sur la possibilité d'exporter un produit un jour. Nous voulons nous assurer que vous adopterez un point de vue équilibré dans votre étude. Nous ne voulons pas que ça devienne une réalité uniquement pour mettre au point une technique destinée à l'exportation.

M. Angus: Laissez-vous entendre que nous devrions adopter des techniques existantes, peu importe leur source? Franchement, personne n'a frappé à notre porte pour dire qu'il tenait à ce que le train soit conçu et construit au Canada. Nous avons entendu beaucoup d'interventions de la part de fournisseurs de techniques existantes qui affirment pouvoir contribuer un certain pourcentage de produits canadiens. Personne ne nous a dit d'écarter les systèmes TGV et ABB et de demander à CanCar ou à Bombardier de concevoir et de construire quelque chose à partir de zéro. C'est pourquoi je me demande...

M. Desrochers: Nous voulons nous assurer que ce sera fait pour la bonne raison. À notre avis, la bonne raison, c'est la demande du consommateur et non pas la mise au point de technologie.

M. Angus: Entendu. Enfin, votre étude porte-t-elle sur le corridor de Québec à Windsor seulement, ou bien tenez-vous compte de prolongements possibles vers Chicago et Minneapolis ou peut-être, à partir de Toronto ou de Montréal, vers New York?

M. Kelly: Nous étudions le corridor Québec-Windsor.

M. Angus: Vous n'avez donc pas tenu compte d'éventuelles retombées ou d'une entente avec Amtrak...

M. Desrochers: Pas dans cette partie de notre étude.

M. Angus: Merci, messieurs.

Mr. Pronovost (Saint-Maurice): Mr. Desrochers, Mr. Kelly, welcome to the committee.

• 1035

Mes deux collègues ont ouverts plusieurs portes, ce qui change un peu mon plan de questionnement. Je voudrais revenir à la dernière intervention de M. Angus. Vous dites que le Canada devrait d'abord et avant tout tenir compte des besoins des passagers et non des risques que le Canada perde des occasions d'exporter de la technologie.

My two colleagues have opened up some new avenues of thought, so I will change my line of questioning somewhat. I'd like to come back to Mr. Angus' latest remarks. You said that, first and foremost, Canada should focus on passenger needs, not the risk of passing up opportunities to export technology.

[Texte]

Bombardier a dit clairement, dans les rencontres que nous avons eues en Europe et ici, au Canada, et dans des conférences de presse qu'il faut que les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec prennent rapidement une décision. Nous avons la licence exclusive pour le train à grande vitesse, le TGV, pour toute l'Amérique de Nord, et le Canada risque beaucoup de perdre des acquisitions en nouvelle technologie si le gouvernement et les provinces n'agissent pas rapidement. Vous êtes complètement en contradiction avec Bombardier. Êtes-vous êtes en guerre avec Bombardier, monsieur Desrochers?

Mr. Desrochers: We are not at war with Bombardier on this issue. We want to make sure that this system, whether it's built by government, by governments and the private sector, or by the private sector, is done so for valid reasons. In our view, that reason ought to be based on consumer demand.

It is not to engage in a war or debate with Bombardier that we make this statement, but simply to express a view that this is going to require substantial investment. It will impact the air, rail and ground industry in various ways. Let's do it on the basis of consumer demand. Let's make sure that is in the forefront.

M. Pronovost: En ce qui concerne la demande des consommateurs en Europe, comme mes collègues l'ont dit, il est très clair que, dans la plupart des pays, l'arrivée des trains à grande vitesse a eu peu d'impact sur la circulation automobile. Ce sont surtout les compagnies aériennes qui ont été affectées. Il est peut-être permis de croire que la situation au Canada est différente de celle qui se présente en Europe. Dans votre exposé, vous faites allusion à la circulation automobile extrêmement importante dans ledit corridor, au Canada. Vous nous indiquez qu'il y a 85 millions de trajets en automobile dans ce corridor. Sans présumer du résultat de votre étude, considérez-vous que cette congestion des autoroutes principales de l'Ontario et du Québec exige que le gouvernement fédéral et les deux provinces concernées examinent cet aspect particulier qui pourrait être différent de ce qu'on trouve en Europe?

Mr. Desrochers: Yes. That is precisely why we are focusing our analysis on those various segments. Obviously, the automobile sector is one that will be a target and could very well be affected by a high-speed train system. Obviously, the spin-off effects on highways and on the environment are potential benefits that would accrue from that.

We have not yet drawn the same conclusion you appear to be headed toward, namely that air is the one that is going to be affected by a high-speed train system. We're not there yet. Certainly the analysis of all segments and all modes at this time and how people move in the corridor is going to determine the demand and the viability of the system and the impact that it has on other modes.

[Traduction]

At meetings held in Europe and in Canada, as well as at press conferences, Bombardier said clearly that the governments of Canada, Ontario and Quebec must reach a decision promptly. We have exclusive licensing rights for the TGV for all of North America, and Canada may lose a great deal in new technology acquisitions if the federal government and the provinces do not act quickly. Your position is poles apart from that of Bombardier. Are you at war with Bombardier, Mr. Desrochers?

M. Desrochers: Non, nous ne sommes pas en guerre avec Bombardier sur cette question. Nous voulons nous assurer que ce système, qu'il soit construit par le gouvernement, par les gouvernements et le secteur privé, ou par le secteur privé tout seul, soit construit pour des raisons valables. D'après nous, ces raisons doivent se fonder sur la demande des consommateurs.

Ce n'est pas pour entrer en guerre avec Bombardier ou nous lancer dans un débat avec elle que nous disons cela, mais simplement pour exprimer notre opinion que ce projet exigera des investissements importants. Il y aura de multiples effets sur les transports aériens, ferroviaires et terrestres. Alors basons-nous, d'abord et avant tout, sur la demande des consommateurs.

Mr. Pronovost: With regard to consumer demand in Europe, my colleagues have pointed out that, in most countries, HSR technology has clearly had little impact on automobile traffic. The greatest impact has been on air traffic. However, the situation in Canada is perhaps different from that in Europe. In your brief, you comment on the very high volume of road traffic in the Windsor-Quebec City corridor. You indicate a figure of 85 million automobile trips for that corridor. I realize that your study is not yet complete, but nonetheless, don't you think that in view of the congestion on Ontario's and Quebec's main highways, the governments of Canada, Ontario and Quebec have no choice but to look at that characteristic, which may be different from what it is in Europe?

M. Desrochers: Oui. C'est exactement pour cela que notre analyse se concentre sur ces aspects différents. Évidemment, le secteur de l'automobile est un des secteurs qui sera étudié. Il est très possible qu'il soit touché par un train à grande vitesse. Évidemment, les conséquences pour les autoroutes et l'environnement sont autant d'avantages éventuels.

Nous ne sommes pas encore arrivés à la conclusion que vous semblez avoir tiré, à savoir que c'est le transport aérien qui sera touché par le train à grande vitesse. Nous n'en sommes pas encore là. Certes, la demande, la viabilité du système, et son impact sur les autres modes de transport seront évalués par notre analyse de tous les secteurs et de tous les modes de transport actuels, et par le trafic voyageur dans le corridor en question.

[Text]

[Translation]

• 1040

We are not there, but as you can see by the numbers, they are substantial. The potential to move traffic off the road system onto rail and perhaps air, if the systems are well-connected, is something that we want to assess.

M. Pronovost: Je vais laisser M. Richardson compléter, monsieur le président. Merci.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you. Mr. Desrochers and Mr. Kelly, just a couple of quick ones in this first round. The one I would like to ask off the top is with regard to the timing of your study and if you have a notion yet of when we might see some results of your research, when this material or the results of your study might be available.

Mr. Kelly: We indicated it would be February-March. I don't know how long it will take us at the end of the study at all to examine those results and figure out what they really mean, but the work isn't going to be completed until then and we have a period of examination. It is sometime in the first six months of next year where we complete the work, and we have to sit down and really plow through them and figure out what they mean.

Mr. Richardson: Sure. I was interested in your responses to an earlier question of Mr. Angus, then again touched on by Mr. Pronovost in his questions. Our colleagues have reported back from their visit to high-speed rail services in Europe, that although high-speed rail services in Europe have been very successful at capturing air traffic, they are less so at getting people out of their cars and therefore have not reduced air pollution or congestion on the highways or the accident rate very much at all. I am wondering—and again it may be premature, because you haven't got your study in yet—if you have reason for optimism that high-speed rail would be different from the European experience in that respect here.

Mr. Kelly: We haven't completed the study. It is one of the things we are really trying to put our finger on. We don't even want to speculate.

Mr. Richardson: Yes, I understand—

Mr. Kelly: We do not understand the switching mechanisms out of automobiles onto other modes, and one of the things we really have to get at are those switching mechanisms. Nobody has pinned them down. There is not a thorough enough understanding of them and that is one of things we are really trying to get a handle on.

Mr. Richardson: Yes.

Mr. Kelly: But we are not there yet.

Mr. Richardson: Mr. Kelly, I just wondered if it might just kind of put us in the ballpark here, in terms of how that might apply particularly in a corridor area. Would you be able to tell me off the top of your head a kind of percentage, a ballpark figure of volume at Pearson, that is out of the corridor, that would be particularly not ongoing traffic? What volume of traffic at Pearson would be corridor-related air traffic?

Nous n'en sommes pas encore là, mais comme le montrent les chiffres, le potentiel est grand. Nous voulons évaluer jusqu'à quel point il serait possible d'amener les gens à abandonner la route en faveur du train et peut-être de l'avion, si la correspondance était facile entre les deux réseaux.

Mr. Pronovost: I will let Mr. Richardson finish, Mr. Chairman. Thank you.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci. Monsieur Desrochers et monsieur Kelly, j'aimerais vous poser quelques brèves questions pour le premier tour. Tout d'abord, en ce qui concerne la durée de votre étude, j'aimerais savoir si vous avez déjà une idée de la date où nous allons pouvoir prendre connaissance des résultats de vos recherches, du moins en partie.

M. Kelly: Nous avons déjà dit que ce serait en février ou en mars. Je ne sais pas combien de temps il nous faudra à la fin de l'étude pour en examiner les résultats et tenter de déterminer ce qu'ils signifient réellement, mais notre travail ne sera pas véritablement fini tant que nous n'aurons pas procédé à cet examen. Nous aurons probablement terminé au cours du premier semestre de l'année prochaine, et nous devrons ensuite examiner attentivement les résultats et en tirer nos conclusions.

M. Richardson: Je vois. Vos réponses à une question posée tout à l'heure par M. Angus, et soulevée à nouveau brièvement par M. Pronovost, m'ont beaucoup intéressé. Nos collègues nous ont dit, au retour du voyage en Europe consacré aux services de trains à grande vitesse, que même si ces services ont réussi là-bas à attirer de très nombreux voyageurs qui prenaient l'avion auparavant, ils n'ont pas eu autant de succès auprès des automobilistes et, par conséquent, dans la lutte contre la pollution de l'air, la congestion des autoroutes et le nombre d'accidents. Encore une fois—ma question est peut-être prématurée parce que votre étude n'est pas encore terminée—mais je me demande si vous avez des raisons de croire que l'expérience de trains à grande vitesse serait ici très différente de l'expérience européenne.

M. Kelly: Nous n'avons pas encore terminé notre étude. C'est une des choses que nous essayons de déterminer. Mais pour le moment, nous ne voulons même pas faire d'hypothèse.

M. Richardson: Oui, je comprends. . .

M. Kelly: Nous ne comprenons pas ce qui incite les gens à renoncer à l'automobile, et nous aimerions bien le savoir. Personne n'a encore mis le doigt dessus. On ne comprend pas encore assez bien les motivations des voyageurs, et c'est une des choses que nous allons essayer d'élucider.

M. Richardson: Oui.

M. Kelly: Mais nous ne sommes pas encore rendus là.

M. Richardson: Monsieur Kelly, tout simplement pour que nous ayons une idée générale de la situation, j'aimerais savoir comment cela peut s'appliquer en particulier à la région du corridor. Pourriez-vous me dire à vue de nez quel est le pourcentage des voyageurs, à Pearson, qui emprunte le corridor?

[Texte]

Mr. Desrochers: Off the top, volume as it affects Air Canada or in total?

Mr. Richardson: Just generally, if you could. Maybe you could extrapolate Air Canada numbers to give us a general idea.

Mr. Desrochers: I would guess that we are looking at somewhere around 15% to 20% of the traffic.

Mr. Richardson: Would that be destination—

Mr. Desrochers: Yes, between the corridor.

Mr. Richardson: —traffic between the corridor?

Mr. Desrochers: Yes. I mean, I am looking at our number of 2.7 million passengers transported by air in the corridor. I don't think we would be too far off if we were saying it is in the 15% to 20% range, thereabouts.

Mr. Richardson: Okay. I will pass now and come back in the next round. Thank you, Mr. Desrochers.

The Chairman: Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Thank you, gentlemen. I know we have been dwelling on these questions and I know you are in the study phase, but I would like to follow up on what has been asked and not try to repeat it. You, in your document on page 3, say:

The inter-city corridor air market is one of our most important markets, and our service is among the best in the world.

From my personal observations for both you and Canadian Airlines, I would assume that they are some of the most profitable routes that you have and they are well served already. From our observations—and my gut reaction is you will find the same thing in your study—you are going to be impacted the most by a high-speed rail system in the corridor, and most of the passengers served are going to come from that mode.

We have to look at if the federal government is going to put money into this particular project. I can't see the merits of putting money into this project if we're going to drive one of our airlines out of business as a result, because of the profitable air routes. We are going to have to look at it. How do we do this analysis?

• 1045

In certain instances we provide air traffic controllers. We provide terminal services, although one has been privatized. How do we do a real cost-benefit analysis and what is the effect going to be on you people so that we can be fair if we are putting this money into the corridor?

Mr. Desrochers: We're suggesting that you can't do a proper analysis until you have properly assessed the demand. I don't think you can ignore the automobile market that exists there today. Obviously, we are also saying we don't

[Traduction]

M. Desrochers: À vue de nez, le volume... pour Air Canada ou au total?

M. Richardson: En gros. Vous pourriez peut-être extrapoler les chiffres relatifs à Air Canada pour nous donner une idée générale.

M. Desrochers: Je suppose qu'il s'agit d'environ 15 à 20 p. 100 du trafic.

M. Richardson: Vers des destinations...

M. Desrochers: Oui, dans le corridor.

M. Richardson: ...dans le corridor?

M. Desrochers: Oui. Je me fonde sur le nombre de voyageurs que nous transportons dans le corridor, c'est-à-dire 2,7 millions. Je pense qu'on ne risque pas tellement de se tromper en affirmant que cela peut représenter de 15 à 20 p. 100 du trafic à peu près.

M. Richardson: D'accord. Je vais m'en tenir là pour le moment et je reviendrai au prochain tour. Merci, monsieur Desrochers.

Le président: Monsieur Atkinson.

M. Atkinson (St. Catharines): Merci, messieurs. Je sais que nous avons déjà posé ces questions et que vous en êtes encore au stade de l'étude préliminaire, mais j'aimerais poursuivre sur le même sujet, en essayant de ne pas répéter ce qui a déjà été dit. À la page 4 de votre mémoire, vous dites:

Le corridor aérien intervilles est l'un des plus importants marchés d'Air Canada et son service, l'un des meilleurs du monde.

D'après ce que j'ai pu voir personnellement, tant chez vous que chez les lignes Canadien, je suppose que ces liaisons comptent parmi les plus rentables et qu'elles sont déjà bien desservies. D'après ce que nous avons pu voir, et j'ai l'impression que vous constaterez la même chose au cours de votre étude, c'est vous qui serez les plus touchés par l'arrivée d'un réseau ferroviaire à grande vitesse dans le corridor puisque la plupart des voyageurs vont venir de votre secteur.

Nous devons étudier cette question si le gouvernement fédéral doit investir de l'argent dans ce projet. Je ne vois pas pourquoi nous investirions dans ce projet si nous risquons ainsi de mettre une de nos lignes aériennes sur la paille, puisque ce sont les liaisons aériennes les plus rentables. Nous allons devoir nous pencher sur cette question. Comment devrions-nous procéder à cette analyse?

Dans certains cas, nous fournissons des contrôleurs aériens. Nous fournissons aussi les services aux passagers, bien qu'ils aient été privatisés dans un des cas. Comment effectuer une analyse de rentabilité vraiment efficace et quels effets cela aura-t-il sur vous? C'est important pour que nous puissions nous montrer équitables si nous décidons d'investir dans ce corridor.

M. Desrochers: À notre avis, il est impossible d'effectuer une analyse satisfaisante tant qu'on n'aura pas évalué correctement la demande. Il faut tenir compte des gens qui voyagent actuellement en automobile. Bien sûr, il faudra

[Text]

want to ignore the impact on the air system. That's why we're in this. We want to make sure we understand the potential spin-off on our business. I don't know how else to answer your question other than to ask that you be patient and see what we produce in our analysis.

We are not aware of other work you have on the go in terms of market research for committee purposes, but certainly once we have our information, we'll be glad to share it with the committee and Transport Canada. Yes, you are quite right—to make a measured decision on this very important topic, you will have to understand the impact on other modes. We're not there yet.

Mr. Atkinson: You made a very interesting statement—and it's backed up by the Ontario-Quebec study—that this is not going to lessen the demand on Pearson, and we should get away from that right away. I think we know this already. Isn't that correct?

Mr. Desrochers: I believe that's the case at this point. There's been extensive work done on the demand that is going to arise at Pearson in the coming years, and the runway expansion has been determined and justified on this basis. We see that as having a marginal impact on it.

Mr. Atkinson: I think you'll also find the automobile is the same as in Europe. That's my unscientific gut reaction. It wasn't really proven to us even in France that they have got out of the automobiles and onto the trains. Mr. Angus will disagree, but that's something we will debate further.

Mr. Angus: In 1985 we went back to cars because there wasn't enough rail capacity.

Mr. Desrochers: We will try to put a little science into it and avoid some gut reactions.

Mr. Atkinson: I'll keep an open mind, but I think I know what you're going to find.

This is really hypothetical, and I don't know whether you can answer it or not. I think you'll find the Toronto-Montreal-Ottawa route will be able to finance itself, and I think the studies have already shown that, except for the initial capital, which is obviously a very important aspect of it. When you start extending that, it probably won't do this, and it's a political question. There's going to be demand beyond that if we establish a corridor.

What they did in France and the other countries was interesting. They went to the government and said here is a cost-benefit analysis, and if you want this, this is what you are going to have to pay. I assume we'll have to do the same thing here. I think there's going to be demand on either end to extend it beyond Windsor, beyond Quebec City, if it proves popular.

[Translation]

aussi tenir compte des répercussions de ce projet sur le transport aérien. C'est pour cette raison que nous participons à cette étude. Nous voulons être certains que nous comprenons les répercussions que cela pourrait avoir sur notre chiffre d'affaires. La seule réponse que je puis vous donner c'est de vous demander d'être patients et d'attendre les résultats de notre analyse.

Nous ne savons pas si le comité a fait effectuer d'autres études de marché, mais une fois que nous aurons recueilli l'information qui nous intéresse, nous nous ferons certainement un plaisir de la partager avec le comité et Transports Canada. Mais vous avez tout à fait raison de dire que, pour prendre une déclaration éclairée sur ce sujet des plus importants, il faudra comprendre quelles seront les répercussions du projet sur les autres moyens de transport. Mais nous n'en sommes pas encore là.

M. Atkinson: Vous avez fait une affirmation très intéressante, que confirme d'ailleurs l'étude Ontario-Québec, à savoir que ce projet ne réduira pas la demande pour l'aéroport Pearson et qu'il faut mettre cette possibilité de côté dès le départ. Je pense que nous le savons déjà. Est-ce que j'ai raison?

M. Desrochers: C'est vrai pour le moment. On a étudié longuement l'augmentation de la demande à Pearson au cours de la prochaine année, et c'est en fonction de ces études que la prolongation des pistes a été décidée. Nous pensons que le projet de train à grande vitesse n'aura que des répercussions minimes sur cette aspect.

M. Atkinson: Je pense que vous vous rendrez compte également que, pour ce qui est de l'automobile, ce sera la même chose ici qu'en Europe. C'est une réaction instinctive, qui n'a rien de scientifique. Mais on ne nous a vraiment pas prouvé, même en France, que les gens ont délaissé l'automobile pour le train. M. Angus ne sera pas d'accord, mais nous pourrions en débattre plus tard.

M. Angus: En 1985, nous avons recommencé à voyager en voiture parce qu'il n'y avait plus assez de services ferroviaires.

M. Desrochers: Nous allons essayer d'aborder la question du point de vue scientifique et d'éviter les réactions instinctives.

M. Atkinson: Je reste ouvert à toutes les possibilités, mais je pense que je sais ce que vous allez trouver.

C'est vraiment une hypothèse, et je ne sais pas si vous pourrez répondre à ma question. Je pense que vous vous rendrez compte que le service pourra s'autofinancer dans le corridor Toronto-Montréal-Ottawa, comme les études l'ont déjà démontré, sauf pour l'investissement initial qui représente de toute évidence un aspect très important de la question. Mais au delà de ce corridor, se sera probablement différent. Cela devient alors une question politique. Si nous établissons une liaison dans ce corridor, il y aura une demande pour que nous allions plus loin.

Ce qui s'est fait en France et dans d'autres pays est assez intéressant. Les sociétés exploitantes sont allées voir le gouvernement et lui ont soumis une analyse de rentabilité en lui disant que, s'il voulait un service donné, cela allait coûter tant. Je suppose que nous allons devoir faire la même chose ici. J'ai l'impression qu'on réclamera que le service soit prolongé au-delà de Windsor et de Québec, s'il est populaire.

[Texte]

Mr. Desrochers: Is this what was giving rise to the question as to whether we had studied points beyond this? It is in that spirit.

Mr. Atkinson: Yes.

• 1050

Mr. Desrochers: We haven't arrived at that point yet in terms of whether we should be expanding the focus from the current Windsor-Quebec City corridor. We have enough of a challenge in front of us at this point to try to surround that topic. Hopefully we will do a credible job there and be able to support or refute some of the opinions that are being expressed here today.

Mr. Atkinson: There is one more question on relative speeds, but I think my friend, Mr. Wilson, wants to ask some questions as well.

Mr. Wilson: First of all, I have a question about your brief, which mentions 1987 traffic in the corridor and 85 million automobile trips, trips being a vehicle. On average, how many people would be in one of those vehicles? Is there anything scientific about this?

Mr. Kelly: No.

Mr. Wilson: This is an automobile moving down the road. It might have two people in it, for example. One might guess, for example, 170 million passengers, just to put it on equal terms with the air.

I guess I just want to flag this for our staffers; maybe they have some information or can find some information. I think it might be useful to members.

This is all sort of a revelation for a boy from a small town on the prairies. We don't have the VIA any more. Our idea of high-speed rail was if the thing arrived on the day advertised we would be really pleased with it.

It seemed to me that in our studies looking at Paris-Lyon, for example, and the TGV in France, this was the flagship and the glamour operations. We were told that it basically put the domestic airline out of operation between those cities. It had captured maybe 90% of the traffic.

It seemed to us that the target market was the up-scale business travel, the people for whom time is everything. We wondered about the economics because the domestic airline presumably was government-owned and the railway was government-owned. It was basically transferring dollars from one pocket to another. We were questioning the value. I am not sure of the degree of automobile traffic that was captured.

It seems to me the Canadian situation is really radically different from that in Europe. The population density over there is enormous. The congestion is awful. The highways are undependable. Even the Autobahn may or may not work. You may go 150 kmh or you may be held up for hours on it.

[Traduction]

M. Desrochers: Est-ce que c'est pour cela que vous me demandez si nous avons étudié la possibilité de desservir d'autres villes? Je suppose que c'est dans cet esprit-là que vous m'avez la question.

M. Atkinson: Oui.

M. Desrochers: Nous ne savons pas encore s'il faudrait élargir la portée de l'étude au delà du corridor Windsor-Québec. Il est déjà assez difficile de cerner la question telle qu'elle est. Nous espérons pouvoir faire un travail crédible, afin de confirmer ou de réfuter certaines des opinions exprimées ici aujourd'hui.

M. Atkinson: J'ai encore une question, qui porte sur la vitesse relative, mais je pense que mon ami M. Wilson voudrait intervenir lui aussi.

M. Wilson: Premièrement, j'ai une question au sujet de votre mémoire, dans lequel vous dites qu'en 1987, il y a eu dans le corridor 85 millions de trajets en automobile, chaque trajet représentant un véhicule. En moyenne, combien y avait-il de personnes à bord de ces véhicules? Avez-vous des chiffres là-dessus?

M. Kelly: Non.

M. Wilson: Supposons donc que chaque automobile qui prend la route ait deux personnes à son bord, on peut donc en déduire que cela fait 170 millions de voyageurs, ce qui donne un ordre de grandeur semblable à celui du transport aérien.

Il me semble que ce serait une question intéressante pour nos attachés de recherche; ils ont peut-être de l'information à ce sujet, ou ils pourraient peut-être nous en trouver. Je pense que cela nous serait utile.

C'est toute une révélation pour quelqu'un comme moi qui vient d'une petite ville des Prairies. Nous n'avons même plus VIA. Pour nous, le train à grande vitesse, c'est celui qui arrivait le jour dit.

D'après ce que nous avons pu constater dans notre étude du TGV en France, et en particulier de la liaison Paris-Lyon, c'est le un produit de prestige, le service vedette. On nous a dit que le trafic aérien entre ces deux villes avait été à toutes fins utiles éliminé par ce service, qui a accaparé à peu près 90 p. 100 du trafic.

Il nous a semblé que le marché cible était constitué des gens d'affaires, puisque le temps compte beaucoup pour eux. Nous nous sommes posés des questions sur l'aspect économique de la chose parce que la ligne aérienne intérieure était probablement propriété du gouvernement, tout comme la ligne de chemin de fer. Donc, en gros, on faisait tout simplement passer l'argent d'une poche à l'autre. Nous nous sommes donc posés des questions. Je ne suis pas certain que la circulation automobile ait vraiment diminuée par suite de l'entrée en service du TGV.

Il me semble que la situation au Canada est tout à fait différente de celle qui existe en Europe. Là-bas, la densité de population est énorme. La congestion est terrible. Les autoroutes ne sont pas fiables. Même l'Autobahn n'est pas toujours praticable; on peut y rouler à 150 kmh, mais on peut aussi y être coincés pendant des heures.

[Text]

I think our situation is totally different. The traffic in the corridor is not enormous on the roads, compared with that in Europe. In Europe they seem to feel the target market for high-speed rail is in the area of 200 to 600 kilometres in terms of a trip length. Underneath that would be local service or automobile; beyond it certainly would be air.

My question to you is whether the interest of Air Canada in this thing is as a fully integrated operation. Would you say move people around in buses under 200 and by high-speed rail in the corridor between 200 and 600 kilometres and beyond that by air? Or is it purely a matter of saying this is big trouble if government is going to spend billions of dollars setting this up in competition with you so you had better start working right away?. Do you see it as competition or do you see it as something that actually has some possibilities in terms of an overall integrated passenger transport service?

Mr. Kelly: I think the answer is yes to all the possibilities. We have an obligation as a commercial corporation to understand very well what our future is.

One assumption that has been made here—at least a tone I sense from some of the questions—is that Air Canada is viewing this in defensive purposes only. That is not quite true. We have to look at a full range of possibilities. What are the integrating factors? If there are 170 million people in these cars or what have you, that is an opportunity for us. We want to understand the mechanisms right now. We're at the level of trying to understand the mechanisms that drive people one way or another. We don't see this as strictly a defensive issue at all, but rather an offensive issue with a possibility of future development.

We also have a series of longer-range decisions to make, including re-equipping our fleet, which we're spending billions of dollars doing right now. Studies like this and several others in several other areas help us begin to get a handle on things we have to think about in terms of aircraft and facilities and other things. So this is not an adversarial "let's find a way to mitigate the effects of this thing".

One of the questions that continues to haunt us in this exercise is how you capitalize on these particular movements and understand better what affects them. We're at such an elementary level in understanding those mechanisms. There isn't a person in this country today who can explain some of these mechanisms. Until we get a handle on this, we're dealing in the realm of absolute speculation.

[Translation]

Je pense que la situation est tout à fait différente ici. La circulation routière dans le corridor n'est rien à comparer à celle de l'Europe. En Europe, on semble croire que le marché cible du train à grande vitesse, ce sont les trajets de 200 à 600 kilomètres. À moins de cela, on prend le train local ou l'automobile, et pour aller plus loin, on prend certainement l'avion.

Ce que j'aimerais savoir, c'est si Air Canada s'intéresse à cette question parce qu'elle souhaite établir un service pleinement intégré. Pensez-vous qu'il serait bon de transporter les voyageurs en autocar à moins de 200 kilomètres, en train à grande vitesse dans le corridor, pour les trajets de 200 à 600 kilomètres, et en avion pour les destinations plus éloignées? Ou alors, doit-on reconnaître tout simplement que vous aurez beaucoup de problèmes si le gouvernement décide d'investir des milliards de dollars pour mettre sur pied un service de ce genre, qui serait en concurrence avec le vôtre, et que vous devez vous mettre au travail dès maintenant? Pensez-vous qu'il s'agit d'un service rival ou qu'il soit possible d'offrir un service vraiment intégré de transport des voyageurs?

M. Kelly: Je pense qu'il ne faut écarter aucune possibilité. À titre de société commerciale, nous devons comprendre très clairement ce que l'avenir nous réserve.

Certains membres du comité ont laissé entendre—ou du moins, c'est ce que j'ai cru comprendre dans le ton de certaines questions—qu'Air Canada voit tout ce projet de façon strictement défensive. Ce n'est pas tout à fait exact. Nous devons tenir compte de toute une gamme de possibilités. Quels sont les facteurs d'intégration? Si 170 millions de personnes voyagent en automobile, ou quelque chose du genre, nous pourrions peut-être en profiter. Pour le moment, nous essayons de comprendre les motivations. Nous en sommes au stade où nous essayons de savoir pourquoi les gens prennent un moyen de transport plutôt qu'un autre. Pour nous, il ne s'agit vraiment pas de nous mettre sur la défensive, mais plutôt de prendre l'offensive pour voir quelles sont les possibilités pour l'avenir.

Nous devons également prendre toute une série de décisions à long terme, notamment au sujet du renouvellement de notre flotte, à laquelle nous consacrons actuellement des milliards de dollars. Les études comme celle-ci, et d'autres dans plusieurs autres domaines, nous aident à avoir une idée de ce qu'il va nous falloir en avions, en installations et ainsi de suite. Donc, il ne s'agit pas de nous mettre sur la défensive et d'essayer de trouver des moyens de contrer les effets de ce projet.

Une des questions qui continue de nous hanter, dans cet exercice, c'est la façon de capitaliser sur les mouvements des voyageurs et de comprendre ce qui influe sur eux. Nous en sommes encore au niveau élémentaire d'essayer de comprendre ces motivations. Il n'y a personne au Canada qui puisse les expliquer en totalité. Tant que nous ne comprendrons pas cela, nous devons nous en tenir aux spéculations.

[Texte]

Let's be very clear. Air Canada's obligation as a commercial corporation is to understand what those impacts are out there. They're not just negative ones. We believe there are positive ones, or we wouldn't put the money or the effort or the talent into this exercise to try to build our way through it. So the answer to your question is that we are looking at a full range of possibilities.

Mr. Wilson: Others have touched on this as well. It seems to me that you have a sophisticated air passenger service within the corridor, in particular in the triangle. It's well served. There is every opportunity. People use it. Where is the justification for the kind of infrastructure cost implied in high-speed rail? Where's the benefit to anyone?

Mr. Desrochers: The benefit may come in the area of the environment.

Mr. Wilson: How?

Mr. Desrochers: If our thesis is valid, that there is an opportunity to move traffic off the roads and more into rail and air, there will be an impact. The range of impacts is yet to be finalized, in our view, and will not be finalized until we understand where the demand is. It's a chicken-and-egg thing, as we see it. Let's define the demand and the potential for this system and see what spin-off impacts it's going to have and how to deal with them.

Mr. Kelly: We have no assurance sitting here today that either technology or costs don't drive things in different directions. You can take the world's simplest, most idiotic example. Somebody tomorrow could double the gasoline taxes we pay. That would have an impact on driving demand one way or another.

Issues such as that have to be understood. We have to understand the cost platforms from which we depart to look at things of that sort. In our case, it's a very full ranging commercial analysis, without speculation. We are trying to deal with understanding what those impacts are. Everybody waves their arms about this particular topic. We're saying stop waving your arms and let's get down to the hard facts. We are trying to put them together.

Mr. Wilson: It seems to me that the Canadian problem is associated with the large cities and the suburbs and getting people to work. That's the main generator of the environmental problems and the pollution. Perhaps the question is how you get people out of automobiles and into some form of mass transport to get them downtown. I don't think the problem is intercity; the problem is getting into the city, or intra-city.

[Traduction]

Il faut préciser une chose. À titre de société commerciale, Air Canada doit comprendre quelles sont les répercussions de tous ces facteurs. Elles ne sont pas toutes négatives. Il y en a aussi de positives; sinon, nous ne consacrerions pas notre argent, nos efforts ou nos talents à cet exercice pour essayer de nous faire une place dans cette affaire; donc, pour répondre à votre question, nous étudions toute une gamme de possibilités.

M. Wilson: D'autres en ont déjà parlé, mais il me semble que vous assurez un service voyageurs assez bien établi dans le corridor, et en particulier dans le triangle. Cette région est bien desservie. Il y a beaucoup de possibilités. Les gens s'en servent. Comment justifier les coûts de mise en place de l'infrastructure nécessaire pour le train à grande vitesse? Qui en profite?

M. Desrochers: Le principal avantage pourrait se faire sentir dans le domaine de l'environnement.

M. Wilson: Comment?

M. Desrochers: Si notre thèse se vérifie, c'est-à-dire s'il est possible d'amener les gens à prendre davantage le train et l'avion, plutôt que l'automobile, cela aura un effet. Il reste à déterminer comment exactement, à notre avis, et cela ne pourra pas se faire tant que nous ne comprendrons pas où est la demande. D'après nous, c'est comme la poule et l'oeuf. Il faut d'abord définir la demande et le potentiel d'un réseau de ce genre, et déterminer quelles répercussions cela aura et comment y réagir.

M. Kelly: Rien ne nous garantit aujourd'hui que la situation ne va pas changer radicalement soit à cause de l'arrivée d'une nouvelle technologie ou à cause de l'évolution des coûts. Prenons un exemple tout à fait simpliste et farfelu: quelqu'un pourrait décider demain de doubler le montant des taxes que nous payons sur l'essence. Cela aurait fatalement des répercussions sur la circulation automobile.

Ce sont des choses comme celles-là que nous devons chercher à comprendre. Il faut comprendre quels sont les coûts actuels et comment ils pourraient évaluer en fonction de facteurs de ce genre. Dans notre cas, nous effectuons une analyse commerciale exhaustive, sans nous livrer à la spéculation. Nous essayons de comprendre quelles seraient les répercussions. Tout le monde s'agite. Nous disons qu'il faut cesser de s'agiter et commencer à regarder la réalité. Nous essayons de mettre ensemble les éléments du casse-tête.

M. Wilson: Il me semble que le problème, au Canada, se pose surtout dans les grandes villes et dans les banlieues; ce sont les gens qui se rendent au travail qui constituent la principale source de pollution et de problèmes écologiques. La question qu'il faut peut-être se poser, c'est comment on peut inciter les gens à laisser leur automobile et à prendre les transports en commun pour se rendre au centre-ville. Je ne pense pas que ce soit la circulation interurbaine qui fasse problème, mais plutôt ceux qui doivent se rendre en ville ou circuler à l'intérieur des villes.

• 1100

Is there companion work, or are there companion studies going on in terms of trying to find the key to getting people off the roads inside the metropolitan areas?

Il y a-t-il des études parallèles en cours qui visent à trouver le moyen de dissuader les gens de prendre leur voiture à l'intérieur des grands centres urbains?

[Text]

Mr. Desrochers: Not in Air Canada.

Mr. Kelly: Not that we know of.

Mr. Keyes: Since the study isn't done and we're dealing in hypotheticals from you, I suppose hypothetical questions aren't out of order.

You're a corporation. You have to deal with the fundamental issue of demand. There's no question about that. Ken had mentioned something a little earlier about the expansion from say the Toronto-Montreal corridor to outlying areas and the request for that system to expand to that extent.

That harkens me back to the GO Transit experience in Ontario. Hamilton has been pleading for GO to expand its facilities down our way. That finally will take place next year sometime, only because GO waited until the numbers were there before they expanded. We can understand that. You can't be having ten people on a GO Train from Hamilton to Toronto. You just cannot afford it.

Beyond that, and because Air Canada has to deal with the fundamental issue of demand... I mean, Air Canada's opinion is that based on all of your analysis so far, Pearson must be expanded. I've heard you say that. It's a go. But if \$1 billion or more—probably more—of private money is spent expanding Pearson, and within say a two-year timeframe the government decides that high-speed rail is a go, air traffic, by the European experience, is going to be diverted to high-speed rail in probably high numbers, detrimental to air traffic.

Is Air Canada still flexible? The message we're getting from you here today is that, no, Pearson must be a go. But let's face it, the government is looking at multimodal. The government is looking at high-speed rail. If high-speed rail's a go, Air Canada, or any other airline that travels the lucrative corridor, is going to be hit with losses, serious losses.

How can you be as firm in that resolve? As you say, all the analysis you've seen so far justifies the expansion of Pearson. What happens if the analysis you provide in your own study, and that we provide from our testimony here, and the Ontario-Quebec testimony, etc., says that high-speed rail is a go? Will your resolve wane when it comes to expansion at Pearson?

Mr. Desrochers: If the analysis points out that there's a glaring impact on the development of Pearson, obviously we'd be foolish to ignore that. What we're saying at this time is that we don't see that this is going to be an outcome.

Mr. Keyes: What don't you see as going to be an outcome?

Mr. Desrochers: We don't see that this will cause us to alter our position that Pearson must be developed.

Mr. Keyes: But you don't yet have the analysis.

Mr. Desrochers: The analysis we do have tells us that Pearson must go. It must be expanded.

[Translation]

M. Desrochers: Pas chez Air Canada.

M. Kelly: Pas à notre connaissance.

M. Keyes: Puisqu'il n'y a pas d'étude à ce sujet et que nous discutons d'hypothèses avec vous, je suppose que les questions hypothétiques ont leur place ici.

À titre de société, vous devez vous préoccuper de la demande. C'est un élément incontournable. Ken a mentionné un peu plus tôt la possibilité de sortir du corridor Toronto-Montréal et de la demande à ce sujet.

Cela me rappelle le Réseau GO en Ontario. Hamilton demande depuis longtemps que ce réseau soit prolongé dans notre direction. Cela se fera finalement de l'année prochaine, seulement parce qu'on a attendu que la demande soit suffisante avant de prendre de l'expansion. Nous comprenons très bien cela. Il est tout simplement impossible de faire rouler un train GO de Hamilton à Toronto s'il n'y a que 10 personnes dedans. On ne peut tout simplement pas se le permettre.

Par ailleurs, parce qu'Air Canada doit résoudre la question fondamentale de la demande... Ce que je veux dire, c'est que, en se fondant sur toutes les analyses effectuées jusqu'ici, Air Canada estime qu'il faut agrandir l'aéroport Pearson. C'est ce que vous avez dit. Cela va se faire. Mais si le secteur privé dépense un milliard de dollars ou plus, probablement plus, pour agrandir Pearson et que, dans deux ans par exemple, le gouvernement décide d'aller de l'avant avec le projet de train à grande vitesse, les voyageurs des lignes aériennes vont adopter le train à grande vitesse en grand nombre, si l'on en croit l'expérience européenne, au détriment des services aériens.

Air Canada peut-elle encore changer d'idée? D'après ce que vous nous dites aujourd'hui, ce n'est pas le cas; l'aéroport Pearson doit être agrandi. Mais il faut bien se rendre compte que le gouvernement étudie la possibilité d'un réseau multimodal. Il étudie la possibilité d'un service ferroviaire à grande vitesse. S'il donne le feu vert à ce service, Air Canada et toutes les autres lignes aériennes qui assurent des liaisons dans ce corridor lucratif vont devoir encaisser des pertes très lourdes.

Comment pouvez-vous être aussi sûrs de l'avenir? Comme vous l'avez dit, toutes les analyses que vous avez vues pour le moment justifient l'expansion de Pearson. Mais que ce passera-t-il si les conclusions de votre propre étude, du rapport que nous rédigerons par suite des témoignages que nous aurons entendus, de l'étude Ontario-Québec, et ainsi suite, sont favorables au train à grande vitesse? Allez-vous changer d'idée quant à l'agrandissement de Pearson?

M. Desrochers: Si l'analyse révèle que ce projet aura des répercussions notables sur la situation à Pearson, nous serions évidemment stupides de ne pas en tenir compte. Mais pour le moment, nous ne pensons pas que les résultats aillent en ce sens.

M. Keyes: Dans quel sens pensez-vous qu'ils iront?

M. Desrochers: Nous ne pensons pas devoir changer d'idée au sujet de l'expansion de Pearson.

M. Keyes: Mais vous n'avez pas encore terminé votre analyse.

M. Desrochers: D'après notre analyse préliminaire, Pearson doit être agrandi.

[Texte]

Mr. Keyes: But my argument, Mr. Desrochers, is that to build the expansion at Pearson, it will be billions—plus of your money—

Mr. Desrochers: Yes, I understand.

Mr. Keyes: —or partially your money. That's going to take five years minimum to complete. But in two years, you're going to have an answer on high-speed rail. So how can you be so firm in your resolve of expansion at Pearson if you don't have the evidence?

I'm sitting on the outside looking in; I'm saying that, Jesus, Air Canada's already made a decision on HSR, as far as they're concerned. The evidence is already there for you to say that you're going to expand Pearson.

Mr. Kelly: I think you start with the assumption that the only traffic that goes in and out of Pearson is just between the three cities of Ottawa, Montreal and Toronto. In point of fact, there's traffic from all over Canada. It is already an international hub. There is the opportunity to make it a greater international hub and there is the demand to do so. The bilateral air treaties will result in different changes over a period of time with several countries. There is increasing demand, and it's from cities other than Montreal and Toronto. So you just can't start with the assumption that the entire decision regarding a single airport pivots around high-speed rail studies. There are layers of traffic that go in and out of there.

• 1105

Mr. Keyes: Okay, I'll ask you the reverse question then. If, as the European experience has demonstrated, 80% of domestic air travel was lost to high-speed rail, how much of an impact would that be for Air Canada, for example? Could it still keep up its end to support three new runways at Pearson and suffer the losses on domestic for HSR?

Mr. Kelly: Based on what we know today, the answer would still be that Pearson looks like it has to be expanded. We're working our way through the numbers. We look at them all the time, but the traffic flow from other parts of North America—in some respects it is a North American marketplace for air services—expansion of international and cargo and other things are all factors, not just the traffic flow between Montreal, Toronto and Ottawa.

M. Pronovost: Vous dites que dans l'étude que vous avez faite, il n'y avait pas seulement les villes de Toronto et de Montréal qui vous intéressaient. Est-ce que cela comprenait des villes comme Trois-Rivières où il n'y a pas de service de train et où Air Canada n'assure plus le service aérien depuis quelques années? Entendez-vous développer des marchés potentiels où vous n'avez plus la priorité actuellement et dont VIA Rail ne s'occupe pas?

Mr. Desrochers: Currently, we are focusing on the cities of Quebec City, Montreal, Toronto and Ottawa, on down to Windsor. We have not expanded the scope of this to take into consideration the kind of cities that you've just

[Traduction]

M. Keyes: Mais ce que je veux vous faire comprendre, Monsieur Desrochers, c'est que pour agrandir Pearson, il faudra des milliards, qui viendront de votre poche. . .

M. Desrochers: Oui, je comprends.

M. Keyes: . . . du moins en partie. Il faudra au moins cinq ans pour terminer les travaux. Mais d'ici deux ans, vous allez avoir une réponse au sujet du train à grande vitesse. Donc, comment pouvez-vous être aussi résolu à agrandir Pearson si vous n'avez pas de preuves?

Je parle du point de vue d'un observateur de l'extérieur. On dirait bien qu'Air Canada a déjà pris sa décision au sujet du train à grande vitesse, du moins en ce qui la concerne. Vous semblez disposer déjà de données suffisantes pour prendre une décision sur l'agrandissement de Pearson.

M. Kelly: J'ai l'impression que vous partez du principe que le trafic à l'aéroport Pearson ne transite que par Ottawa, Montréal et Toronto, alors qu'en fait, l'aéroport dessert tout le Canada. C'est déjà une plaque tournante internationale. Il est possible d'augmenter encore son importance à ce titre; la demande existe. Les traités bilatéraux conclus avec divers pays au sujet des services aériens entraîneront divers changements à plus ou moins long terme. La demande croît sans cesse, et pas seulement à Montréal et à Toronto. Donc, on ne peut pas partir de l'hypothèse selon laquelle la décision prise au sujet de cet aéroport ne repose que sur les études relatives au train à grande vitesse. Il y a diverses catégories de trafic en partance et à destination de Pearson.

M. Keyes: D'accord, je vais vous poser la question inverse. Si le train à grande vitesse gruge 80 p. 100 de la clientèle des services aériens intérieurs, comme cela s'est produit en Europe, quelles seraient les conséquences de cet état de choses pour Air Canada, par exemple? Pourrait-elle encore assumer le coût de trois nouvelles pistes à l'aéroport Pearson, tout en épongeant les pertes subies sur le marché intérieur à cause de l'arrivée du train à grande vitesse?

M. Kelly: D'après ce que nous savons aujourd'hui, il semble que Pearson aurait quand même besoin d'être agrandi. Nous sommes en train d'analyser la situation. Nous suivons l'évolution de près, mais ce n'est pas seulement la circulation entre Montréal, Toronto et Ottawa qui entre en ligne de compte; il y a aussi les liaisons avec d'autres villes de l'Amérique du Nord, puisqu'à certains égards, le marché des services aériens est à l'échelle nord-américaine, ainsi que l'expansion des vols internationaux, des services de fret aériens et ainsi de suite.

Mr. Pronovost: You said that your study was not taking only Toronto and Montreal into account. Are you interested in cities like Trois-Rivières, which do not have a train service and which lost their Air Canada service a few years ago? Do you intend to develop potential market where you do not have priority anymore and where VIA Rail is not present?

M. Desrochers: Nous nous concentrons à l'heure actuelle sur les villes de Québec, Montréal, Toronto et Ottawa, jusqu'à Windsor. Nous avons décidé de ne pas étudier les villes comme celles que vous venez de

[Text]

mentioned. Obviously, if such a system was going to be properly structured, we would want to explore other modes that might connect those cities to that high-speed train system and to the air system, not unlike what we did in western Canada by working with Greyhound in developing, as much as possible, a transparent link between the air and bus systems to serve the communities better. I would anticipate that such an analysis might be an expansion on the kinds of things we've done in western Canada.

Mr. Angus: I have a couple of questions. Could you supply our staff with some indication, for the latest year, of the number of flights, passengers and load factors for each of the city pairs within the corridor? We will ask the same thing of your competitor. It's not our intention to broadcast it or anything, we just want to get a sense of the numbers we're talking about.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Angus: Seriously. Why are you guys laughing? Don't you trust me?

Mr. Desrochers: Obviously we are concerned about the competitive aspects of this kind of information, and we would be reluctant to do so.

• 1110

Mr. Angus: I am not formally asking you to do so. We already know it's 2.7 million passengers. We're basically looking for the configurations. I'll leave that with you. If you decide to do it, great; if you decide not to, we won't pursue it.

Mr. Desrochers: Okay.

Mr. Angus: Is your study looking at the whole question of the kind of passenger comforts that would be necessary as part of the marketing plans for high-speed rail?

Mr. Desrochers: Yes, very much. We are looking at the kinds of service features that would induce demand, things like the on-board or the in-train, whatever you call it—

Mr. Angus: You have to learn a whole new language, don't you?

Mr. Desrochers: What are the service features that would be required that would make it comfortable and attractive? What kind of frequency do you need to have? What kind of baggage system, reservation systems, connection systems do you have to have to make it viable? That is very much a part of our analysis.

Mr. Angus: Is your existing computer reservation system adaptable to include both train reservation and seat reservation on the trains?

Mr. Kelly: The simple answer to the question is no, but we are in the process of rebuilding our reservation systems right now.

Mr. Angus: Obviously you are already talking about integration with bus services.

Mr. Desrochers: Our current reservation system is basically being used by VIA.

[Translation]

mentionner. Bien sûr, pour que ce réseau soit bien structuré, il faudrait étudier d'autres moyens de relier ces villes au réseau de trains à grande vitesse et au réseau aérien, un peu comme nous l'avons fait dans l'Ouest canadien, où nous avons établi avec Greyhound, dans la mesure du possible, des liaisons transparentes entre les services aériens et les liaisons par autocar, pour mieux servir ces collectivités. Je suppose qu'une analyse de ce genre pourrait constituer une extension de ce que nous avons fait dans l'Ouest canadien.

M. Angus: J'ai quelques questions à vous poser. Pourriez-vous donner à nos attachés de recherche des données sur le nombre de vols, le nombre de voyageurs et les facteurs de charge pour chacune des liaisons que vous assurez dans le corridor, pour la dernière année? Nous allons demander la même chose à votre concurrent. Nous n'avons pas l'intention de rendre ces données publiques, mais nous aimerions avoir une idée des chiffres en cause.

Des voix: Oh, oh!

M. Angus: Je suis sérieux. Pourquoi riez-vous? Vous ne me faites pas confiance?

M. Desrochers: Ce genre d'information pourrait bien sûr être très utile à la concurrence, et c'est pourquoi nous sommes plutôt réticents à vous la fournir.

M. Angus: Je ne vous le demande pas officiellement. Nous savons déjà qu'il y a 2,7 millions de voyageurs. Ce que nous aimerions savoir, c'est comment ils sont répartis. Je vous laisse y réfléchir. Si vous décidez de nous fournir ces chiffres, tant mieux; sinon, nous n'irons pas plus loin.

M. Desrochers: D'accord.

M. Angus: Allez-vous vous pencher dans votre étude sur toute la question des agréments qui seraient nécessaires, dans tout plan de commercialisation du train à grande vitesse?

M. Desrochers: Oui, cela nous intéresse beaucoup. Nous allons tenter de déterminer quels agréments seraient susceptibles d'augmenter la demande, par exemple les services à bord ou en voiture; je ne sais pas exactement comment on les appelle. . .

M. Angus: Il va vous falloir apprendre tout un nouveau vocabulaire, n'est-ce pas?

M. Desrochers: Quels agréments faudrait-il pour rendre cette option confortable et attrayante et viable? La fréquence? Le système de manutention des bagages, de réservations et de correspondance. C'est une partie importante de notre analyse.

M. Angus: Le système informatisé de réservation en place actuellement chez vous pourrait-il être adapté pour inclure à la fois les réservations à bord de l'avion et du train?

M. Kelly: Pour vous répondre simplement, non, mais nous sommes en train de réorganiser notre système de réservation.

M. Angus: Vous allez de toute évidence étudier la possibilité d'assurer l'intégration avec les services d'autocars.

M. Desrochers: À l'heure actuelle, VIA se sert en fait de notre système de réservation.

[Texte]

Mr. Kelly: VIA Rail.

Mr. Desrochers: VIA Rail used the Air Canada reservation system as a basis for its system, and I can see—

Mr. Angus: It's not exactly a good example.

Mr. Desrochers: But if you are going to have the kind of intermodal capabilities that we've been talking about here, the reservation systems as well as all of the handling systems will have to speak to each other so that you make it as efficient as possible for the consumer. If the consumer is checking in, in Quebec City, and using the train system to go to Europe by stopping in Mirabel or stopping in Montreal, you will want to make the trip as easy as possible for the consumer. The systems will have to talk to each other.

Mr. Angus: Does your study take a look at any of the external elements—i.e., pollution, either land use, airborne, or noise?

Mr. Desrochers: No, we're not.

Mr. Wilson: On this business of the travel in the corridor in 1987, is that information from a public study or from internal data?

Mr. Kelly: We will have to get the exact source. We'll get back to you.

Mr. Wilson: In terms of trips were these segments, or are you talking about continuous trips from Toronto to Montreal, and so on?

Mr. Kelly: We'll take a look.

Mr. Wilson: We would appreciate it if you could forward that data to us.

Secondly, on the Greyhound link, is this Edmonton-Calgary, or is it elsewhere as well?

Mr. Desrochers: It's a number of points in Alberta. It basically links out of Calgary and Edmonton to the Greyhound bus system. I don't have with me the frequency and all of its networking, but it's working very well, by the way. We've got good response from it.

Mr. Wilson: But it's strictly within Alberta?

Mr. Desrochers: Yes.

Mr. Wilson: I think we probably agree that the total elapsed travel time is the key to the question of whether you go high-speed rail or air travel, or indeed road travel. What speed do you believe would have to be achieved in order for high-speed rail to be competitive with air?

Mr. Desrochers: I don't know.

Mr. Kelly: I haven't a clue.

Mr. Desrochers: We'll determine that. We'll find out. Those are the kinds of questions that we're putting to the consumers.

M. Pronovost: Je vais vous poser une question fondamentale. Pourquoi avez-vous choisi CP plutôt que CN pour faire votre étude?

[Traduction]

M. Kelly: VIA Rail.

M. Desrochers: VIA Rail s'est servi du système de réservation d'Air Canada pour établir son propre système, et je constate. . .

M. Angus: Ce n'est pas vraiment un bon exemple.

M. Desrochers: Mais si l'on veut offrir le genre de services intermodaux dont nous avons parlé, les systèmes de réservation et de manutention devront être compatibles afin de faciliter la tâche le plus possible au consommateur. Si le consommateur enregistre ses bagages à Québec, par exemple, et qu'il prend le train pour se rendre en Europe, en passant par Mirabel ou par Montréal, il faudra s'assurer que son voyage sera aussi facile que possible. Les systèmes devront donc être compatibles.

M. Angus: Allez-vous tenir compte dans votre étude des éléments extérieurs, par exemple, la pollution, qu'elle soit causée par l'utilisation du territoire, par la transmission des substances polluantes par la voie des airs ou par le bruit?

M. Desrochers: Non, nous n'en avons pas l'intention.

M. Wilson: En ce qui concerne le nombre de voyageurs qui ont emprunté le corridor en 1987, cette information vient-elle d'une étude publique, ou s'agit-il de données internes?

M. Kelly: Nous allons devoir vérifier la source exacte. Nous vous donnerons plus tard cette information.

M. Wilson: S'agissait-il de portions de trajets, ou plutôt de trajets continus de Toronto à Montréal, par exemple?

M. Kelly: Nous allons étudier cela.

M. Wilson: Nous serions heureux que vous puissiez nous faire parvenir ces renseignements.

Deuxièmement, vous avez parlé du service de correspondance avec Greyhound; s'agit-il d'un service offert à Edmonton et à Calgary, ou ailleurs aussi?

M. Desrochers: Le service est offert pour diverses villes de l'Alberta. En gros, la correspondance se fait avec les autocars de Greyhound à partir de Calgary et d'Edmonton. Je n'ai pas de données ici sur la fréquence du service et sur tous les points desservis par le réseau, mais soit dit en passant, cela fonctionne très bien. La réponse a été très bonne.

M. Wilson: Mais c'est seulement en Alberta?

M. Desrochers: Oui.

M. Wilson: Nous sommes probablement tous d'accord pour dire que c'est la durée totale du déplacement qui compte le plus dans le choix entre le train à grande vitesse ou l'avion, ou même l'automobile. D'après vous, quelle vitesse le train à grande vitesse devrait-il atteindre pour pouvoir concurrencer l'avion?

M. Desrochers: Je ne sais pas.

M. Kelly: Je n'en ai aucune idée.

M. Desrochers: Nous allons tenter de répondre à cette question. C'est le genre de chose que nous allons demander aux consommateurs.

Mr. Pronovost: I will ask you another fundamental question. Why have you chosen CP instead of CN for your study?

[Text]

Mr. Desrochers: We chose a company that has a tremendous efficiency reputation in the rail business, and we think we made a good choice. We think we have a great partner.

• 1115

Mr. Pronovost: A good politician.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, we appreciate your presence before the committee and we promise we won't circulate these notes to CN.

Now the committee must take a decision as to whether we want to carry on with Canadian Pacific. We will do so.

Good morning, gentlemen. We appreciate your arriving this morning.

Mr. I.B. Scott (Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail): Mr. Chairman, what you see is what you get. There are two of us. Mr. Kieran, who has accompanied me this morning, has had an interest in high-speed trains for us, and has recently returned from Europe, where he did some technical sightseeing, I guess you'd call it.

We have no presentation to give you. We are responding to an invitation. I'd be happy to answer any questions we can and to describe to you as we go along our interest in high-speed rail.

The Chairman: Then perhaps initially I can ask you to preface the remarks and questions of the committee members with a brief oral overview of what your interest in high-speed rail is.

Mr. Scott: Well, obviously, as a railway, we have an interest in anything that uses that technology and we have joined with Air Canada to attempt to determine what the market might be like.

Our interest is in determining whether it's feasible to build and operate a high-speed rail service, particularly in the corridor. We have had some experience overseas in the U.K., because we were one of the bidders in the U.K. to build and operate the high-speed rail link between the English Channel tunnel and London.

There were six consortia involved. We were down to the last two, had a difference of opinion with British Rail about the route into London, and lost out because of that. The winners are no longer up and running because they stumbled across the same problem, so perhaps our view of what needed to happen there turned out to be more right than the winners' view.

We are not interested simply in studying. Our interest in high-speed rail is as an operator, if such a service were to prove practical.

The Chairman: For a good many years you've been involved in rail passenger service. The last decade, I guess it's fair to say, the last two decades, your interest as a railway company has waned in passenger rail service. Would you say that is a fair comment?

[Translation]

M. Desrochers: Nous avons choisi une société qui jouit d'une excellente réputation d'efficacité dans le domaine ferroviaire; nous pensons que c'est un bon choix et que nous avons là un partenaire idéal.

M. Pronovost: Fin politique!

Des voix: Oh, oh.

Le président: Merci beaucoup, messieurs; nous vous sommes reconnaissants d'être venus aujourd'hui et nous vous promettons que nous ne distribuerons pas ces notes au CN.

Le comité doit maintenant décider s'il veut entendre les représentants du Canadien Pacifique. Nous allons les entendre.

Bonjour, messieurs. Nous sommes très heureux que vous soyez ici ce matin.

M. I.B. Scott (président-directeur général, CP Rail): Monsieur le président, nous sommes tous ici. Nous ne sommes que deux. M. Kieran, qui m'accompagne ce matin, a étudié pour nous la question des trains à grande vitesse. Il revient tout juste d'Europe, où il a fait du tourisme technique, si l'on peut dire.

Nous n'avons pas d'exposé à vous présenter. Nous sommes ici à votre invitation. Je vais me faire un plaisir de répondre à toutes vos questions dans toute la mesure du possible et de vous décrire au fur et à mesure pourquoi nous nous intéressons aux trains à grande vitesse.

Le président: Je vais donc vous demander pour commencer de nous donner un bref aperçu des aspects qui vous intéressent dans le dossier du train à grande vitesse en guise d'introduction aux observations et aux questions des membres du comité.

M. Scott: Eh bien, évidemment, à titre de société ferroviaire, nous nous intéressons à toutes les possibilités d'utilisation de cette technologie; nous nous sommes associés à Air Canada pour tenter de déterminer quel pourrait être le marché pour un projet de ce genre.

Ce qui nous intéresse, c'est de déterminer s'il serait possible de mettre en place et d'exploiter un service de train à grande vitesse, particulièrement dans le corridor. Nous avons une certaine expérience à l'étranger, notamment au Royaume-Uni parce que nous avons présenté une soumission là-bas pour construire et pour exploiter le train à grande vitesse devant relier le tunnel de la Manche à Londres.

Il y a six consortiums qui ont soumis des offres. La nôtre est restée en lice presque jusqu'à la fin, avec celle d'un autre concurrent, mais c'est finalement lui qui a gagné parce que nous n'étions pas d'accord avec British Rail au sujet du trajet à l'arrivée à Londres. D'ailleurs, les gagnants ne sont plus dans la course parce qu'ils ont eu le même problème; par conséquent, la solution que nous proposons pourrait bien avoir été préférable à celle des gagnants.

Nous ne voulons pas nous contenter d'une simple étude. Si nous nous intéressons au train à grande vitesse, c'est pour exploiter un service de ce genre s'il se révélait possible.

Le président: Vous avez assuré un service de transport de voyageurs pendant de longues années. Mais au cours des dix dernières années, ou plutôt des 20 dernières années, il me semble, votre intérêt pour le service voyageur a baissé quelque peu. Est-ce exact?

[Texte]

• 1120

Mr. Scott: No, I wouldn't say that our interest has waned, but I certainly think the market waned.

The Chairman: I recall very well travelling on the route between St. John and Montreal when it was a train. I recall very well in latter years travelling on that same route when it could hardly be compared to the heady days when service was service. Would you say it would be a fair comment to suggest that CP was structuring its rail passenger service in such a manner as to discourage passengers from utilizing that particular mode of travel?

Mr. Scott: No, I wouldn't. I would not, Mr. Chairman. I would remind the committee that at the time, if you'll recall, passenger services were a losing proposition, a quite considerable loss. The MacPherson royal commission, for those of who recall that investigation, demonstrated pretty conclusively by its recommendations that the railways were taking on those losses. Canadian National may have been in a position to recoup them through its owner, but Canadian Pacific was not.

The Chairman: I would have to say as a passenger rail user this was very definitively the assumption that I and a great many other people reached, that there was a movement by CP particularly—because I used the other service as well up through Moncton, through Campbellton to Montreal—that CP was just no longer interested in rail service.

To what would you attribute the fact that VIA to some degree, probably less rather than more, has been successful in re-establishing passenger rail service—I talk in the maritime corridor, because that's the one I'm familiar with—when the CP was unable to do that, or some would say unwilling to do it?

Mr. Scott: How much does VIA cost the Canadian public?

The Chairman: How much did CP Rail cost the Canadian public? There was a huge subsidization program in place during those—

Mr. Scott: It didn't pay the full losses, Mr. Chairman.

The Chairman: No.

Mr. Scott: It did not. The railway therefore incurred the losses that were not paid for. We can go back and argue about this, but the simple fact is as a private company one cannot go and aggressively expand a loss leader forever. The company took the position that it wasn't going to do that. It did not have the resources to do that in the railway business.

The Chairman: Would CP be interested in running a high-speed operation in the corridor either by itself or in conjunction with VIA?

Mr. Scott: If we could deliver something that was practical and of value and was justified on the basis of the users' use, or alternative use of resources by others, such as governments, yes, we would be interested. If you're asking in the second part would we be interested in running it jointly with somebody else, less so.

[Traduction]

M. Scott: Non, je ne dirais pas que notre intérêt a baissé, mais le marché, lui, s'est rétréci.

Le président: Je me souviens très bien d'avoir fait le voyage en train entre St. John et Montréal, à la belle époque du transport ferroviaire. Et je me souviens très bien aussi d'avoir fait le même voyage il y a quelques années; le service n'était vraiment pas comparable à ce qu'il était dans le bon vieux temps. Seriez-vous prêt à admettre que le CP avait structuré son service voyageurs de façon à décourager les gens d'emprunter ce moyen de transport?

M. Scott: Non. Pas du tout, monsieur le président. Je tiens à rappeler aux membres du comité qu'à l'époque, si vous vous souvenez bien, les services voyageurs étaient lourdement déficitaires. La commission royale d'enquête MacPherson, pour ceux d'entre vous qui s'en souviennent, avait démontré très clairement dans ses recommandations que c'étaient les sociétés ferroviaires qui assumaient ces pertes. Le Canadien national était peut-être en mesure de les éponger par l'entremise de son propriétaire, mais pas le Canadien Pacifique.

Le président: Je dois dire que, comme client du chemin de fer, c'est tout à fait l'impression que j'avais, comme bien d'autres. Il nous semblait que le CP en particulier—puisque j'ai aussi pris le train sur l'autre ligne, en passant par Moncton et Campbellton jusqu'à Montréal—que le CP, donc ne voulait tout simplement plus offrir le service.

Comment expliquez-vous que VIA ait réussi dans une certaine mesure, quoique plus ou moins bien, à rétablir le service voyageurs, du moins dans le corridor des Maritimes, puisque c'est celui que je connais le mieux, alors que le CP n'a pas été capable de le faire? Bien sûr, certains diront qu'il ne le voulait pas.

M. Scott: Combien VIA coûte-t-elle au contribuable?

Le président: Combien le CP Rail a-t-il coûté au contribuable? Il y avait un programme de subventions très important à cette époque. . .

M. Scott: Mais il ne couvrirait pas toutes les pertes, monsieur le président.

Le président: Non.

M. Scott: Non. Par conséquent, les sociétés ferroviaires ont dû assumer ces pertes à leurs frais. Nous pouvons bien sûr en discuter longuement, mais le fait est que, à titre de société privée, nous ne pouvions pas assurer indéfiniment l'expansion d'un produit d'appel. La société a donc décidé qu'elle ne voulait pas le faire. Elle n'avait tout simplement pas les ressources nécessaires.

Le président: Le CP serait-il intéressé à exploiter un service de train à grande vitesse dans le corridor, soit seul, soit en collaboration avec VIA?

M. Scott: Si nous pouvions offrir un service réaliste, rentable et justifié par le nombre d'usagers, ou par l'utilisation des ressources par d'autres intervenants, par exemple les gouvernements, oui, nous serions intéressés. Mais quant à savoir si nous serions prêts à exploiter ce service avec quelqu'un d'autre, ce n'est pas aussi sûr.

[Text]

Mr. Keyes: Shades of Pat Nowlan! I call it bootlegging.

Do you think, gentlemen, that the government should be getting involved financially in this exercise? Or do you think there should be a sole venture by private enterprise based on consumer demand? Or do you think it should be a little mix of both?

Mr. Scott: My first reaction is that as a taxpaying entity we'd only want government to be involved if government saw value in doing that. I think you could sit down and make a case for that, depending on what are the alternative investments that government might have to make if high-speed rail were not there. You've talked about that this morning with respect to the provinces in airport construction and the federal government in highway construction. I think there has to be a value to government; otherwise, I wouldn't want to see government involved.

• 1125

If you are asking me if I or my company would be prepared to seek government involvement if there was value for government, the answer is yes.

Mr. Keyes: To what extent?

Mr. Scott: To whatever extent the government feels the value is there for. That may be enough to generate the prospect of a high-speed passenger train service, or it may not. It may put an end to it. But I don't think government should come in and artificially induce the construction of a high-speed train service unless there is value driven into the community. Let's call it that.

Mr. Keyes: So the government says why don't we get involved in the infrastructure costs, the responsibility of creating a dedicated line, and we'll leave it to private enterprise to buy the train sets, spend the money scheduling, spend the money to make the thing work. What's your opinion of that?

Mr. Scott: If it works, if it's practical, I have no fault to find with that—again, as I say, as long as government finds value from the fact of putting the investment into the infrastructure.

Mr. Keyes: And if the government found value in putting into the infrastructure, are the companies willing to...? Have you embarked on any kind of study that would say, let's take a look at the numbers and see if we can justify a high-speed passenger rail service based on government paying for infrastructure or based on some other combination thereof?

Mr. Scott: I guess we've chosen to come at it the other way and say, probably the critical factor is what's the market. If there isn't enough volume here to drive any kind of economics into it, then I think all these questions are academic.

Mr. Keyes: Have you done any studies on it?

Mr. Scott: That's why we've joined with Air Canada to take a look at the market.

Mr. Keyes: No, I mean previous to this one.

Mr. Scott: Not of any depth. The real question here—and it's gone around the table this morning—is, where does the market come from? If you take a look at just the air travel market, is that big enough? I think the suggestion here

[Translation]

M. Keyes: On croirait entendre Pat Nowlan! N'essayez pas de détourner la conversation.

Pensez-vous, messieurs, que le gouvernement devrait participer financièrement à ce projet? Ou croyez-vous que l'entreprise privée devrait agir seule en se fondant sur la demande des consommateurs? Ou alors, croyez-vous qu'il devrait y avoir un peu des deux?

M. Scott: Ma première réaction, à titre de contribuable, c'est que nous ne souhaitons une intervention gouvernementale que si le gouvernement est persuadé de la valeur de ce projet. Je pense que ça se défend. Tout dépend des autres investissements que le gouvernement devrait faire si le train à grande vitesse n'était pas mis en service. Vous en avez parlé ce matin, de la construction d'aéroports, pour les provinces, et d'autoroutes, pour le gouvernement fédéral. Il faut que le gouvernement y trouve son compte, sinon il n'y a aucune raison qu'il y participe.

Cela dit, si le gouvernement y voyait un intérêt, ma société serait prête à l'inviter à participer.

M. Keyes: De quelle manière?

M. Scott: De la manière qu'il jugera conforme à son intérêt. Cela suffira peut-être pour qu'un projet de train de voyageurs à grande vitesse soit réalisable. Peut-être pas non plus: cela mènera peut-être à la décision de l'abandonner. Quoiqu'il en soit, je ne crois pas que le gouvernement devrait intervenir pour favoriser artificiellement la construction d'un train à grande vitesse si le projet n'a pas de valeur pour la collectivité.

M. Keyes: Que penseriez-vous de l'idée suivante: le gouvernement participe au financement de l'infrastructure, c'est-à-dire à la création de voies réservées, en laissant à l'entreprise privée le soin d'acheter les trains et les voitures et d'organiser le service.

M. Scott: Si ça marche, pourquoi pas? Ce qui est important, c'est que le gouvernement considère qu'investir les deniers publics dans l'infrastructure offre un intérêt incontestable.

M. Keyes: Et si tel était le cas, les entreprises privées seraient-elles prêtes à assumer le reste? Avez-vous fait des études quelconques pour voir s'il vaudrait la peine de réaliser un tel projet, en considérant que le gouvernement assume la totalité ou une partie des coûts d'infrastructure?

M. Scott: Je dirais plutôt que nous avons envisagé le problème par l'autre bout, c'est-à-dire en essayant de voir d'abord si le marché privé y trouverait son compte. Si le trafic n'est pas suffisant pour que le service soit rentable, toutes ces questions restent théoriques.

M. Keyes: Avez-vous étudié la question?

M. Scott: Nous nous sommes associés à Air Canada pour étudier ce marché.

M. Keyes: Mais aviez-vous étudié le problème avant cela?

M. Scott: Pas en détail. La question fondamentale, qui a déjà été évoquée plusieurs fois ce matin, est d'évaluer l'ampleur du marché. Y aura-t-il suffisamment d'usagers du transport aérien qui préféreront le chemin de fer? Selon

[Texte]

is that there's an automobile traffic potential there that might be the lever that makes the difference, if you could attract it onto rail. It's a big question, because in Europe that hasn't necessarily been the case. The question in Canada, I think, is that the market here could be somewhat different, and the number of automobile trips on the corridor are sufficient that one should look at that and see whether in fact you could transfer some of that over.

Mr. Keyes: I think we learned from our trip abroad that in order to sustain a viable HSR system, it would take a support of 6 million to 10 population, and the distance between say a shrunk corridor, not so much the Windsor-Quebec City one but rather a Toronto-Montreal corridor, could sustain such a system.

I guess it's all hypothetical, because your numbers aren't in yet, but based on what you've heard or seen so far, your experience of the past, could private enterprise support the whole thing?

Mr. Scott: I don't know yet. I rather suspect not, but I don't know the answer.

Mr. Keyes: On the technology aspect of it, we have before us many options, including—and let's just use, hypothetically, the Toronto-Montreal corridor—building a dedicated track system or upgrading the existing track system and thereby saving money on the infrastructure costs. Is your study going to break down to the extent that it says, option A is a dedicated track with a high-speed, 300-kilometre-an-hour train, or is it the other option that says an upgraded track with a 250-kilometre-an-hour train, or is it existing track with a better train set on it? Will your study break it down to that extent?

Mr. Scott: Our study comes at it the other way and asks what the market demands if you are going to attract the market to high-speed rail—and maybe the question that the market demands that the transit time between Toronto and Montreal be two hours and anything over that is not going to attract sufficient market. If that's the case—and we're talking hypothetically—then that begins to tell you what technology you're going to have to look at. And if that's the technology you have to look at, then those are the costs of construction, operation, and maintenance that you are going to have to factor in.

• 1130

That will give you the question as to what is required to do it and what is required to keep it running, but there are also other factors, and I think this is where government comes into play.

The question is if that draws the market in, then what are the savings or what is the value to government by not having to provide infrastructure elsewhere by way of expansion, by way of the cycle of renewal or by addition?

Mr. Keyes: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Scott and Mr. Kieran, thank you very much for coming before us.

[Traduction]

certaines analyses, le facteur déterminant sera probablement le nombre d'automobilistes qui préféreront utiliser le train. Il est cependant très difficile de le connaître, et l'expérience européenne n'est pas très concluante à cet égard. De toute façon, la situation est sensiblement différente au Canada, car le nombre de trajets en automobile dans le corridor semble suffisant pour penser qu'une partie de ces usagers pourraient être attirés par le chemin de fer, mais il faudra voir comment on pourra les attirer.

M. Keyes: Le voyage que nous avons effectué à l'étranger nous a permis de conclure qu'il faudrait un bassin de population de 6 à 10 millions de personnes pour qu'un système de TGV soit rentable, et aussi qu'un corridor restreint, c'est-à-dire Toronto-Montreal plutôt que Windsor-Québec pourrait être suffisant.

Il ne s'agit cependant là que d'hypothèses, étant donné que nous n'avons pas de chiffres précis. Quoi qu'il en soit, considérant les informations que vous avez déjà recueillies, et l'expérience que vous avez en la matière, croyez-vous que l'entreprise privée pourrait financer tout le projet?

M. Scott: Je ne le sais pas encore. Je soupçonne que non, mais je n'en suis pas certain.

M. Keyes: Sur le plan technologique, plusieurs options s'offrent à nous. Si on se limite à nouveau au corridor Toronto-Montréal, on peut envisager de construire des lignes réservées ou d'améliorer le réseau existant, cette deuxième solution réduisant sensiblement les frais d'infrastructure. Dans votre étude, allez-vous envisager toutes les options, c'est-à-dire, par exemple, des voies réservées avec un train circulant à 300 kilomètres-heure, l'amélioration des voies actuelles avec un train circulant à 250 kilomètres-heure, ou l'utilisation des voies actuelles avec des trains plus rapides? Votre étude sera-t-elle aussi détaillée?

M. Scott: Comme je l'ai dit, nous prenons le problème par l'autre bout, dans la mesure où nous voulons d'abord savoir s'il y a un marché réel pour un train à grande vitesse, c'est-à-dire, par exemple, s'il y a suffisamment d'usagers qui exigent de pouvoir faire le trajet Toronto-Montréal en deux heures, et si ces clients potentiels risquent de disparaître si la durée du trajet est plus longue. Selon la réponse à cette question théorique, on aboutit à certains choix technologiques. Ensuite, si telle est la technologie nécessaire, on peut procéder à l'analyse des frais de construction, d'exploitation et d'entretien.

C'est toute cette démarche qui permet de savoir combien il en coûtera pour construire le système et l'exploiter, mais il y a aussi d'autres éléments à considérer et c'est alors que le gouvernement peut intervenir.

Autrement dit, quand on a déterminé les paramètres du marché, on peut se demander quels sont les coûts et avantages pour le gouvernement de financer cette infrastructure-là par rapport à l'amélioration de l'infrastructure existante.

M. Keyes: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Scott et monsieur Kieran, je vous remercie beaucoup de votre présence.

[Text]

You've touched on it a bit, but one of the decisions the three governments will have to make—aside from the time factor and whether or not to go with the corridor—is what kind of corridor. If it is decided that TGV-style technology is what is required to meet the market demand, then we're looking for a dedicated right-of-way. If on the other hand it is decided that something like the Sprinter, the ABB technology, is appropriate, then we're looking at utilization of existing trackage within the existing corridors. All of those have major ramifications for cost but they also have ramifications for land use.

Given that both CP and CN have corridors within the Toronto-Ottawa-Montreal section—like Mr. Keyes, I'll stick within that—and whether or not we decide, they decide, whoever decides to go with either technology, and we decide that for public policy purposes, an existing right-of-way must be utilized to the maximum...

We don't want to get into taking out of production any more farm land; only where we have to do some changes in the curves would we go outside the existing right-of-way boundaries. Given that it is less likely that there would be shared usage of the trackage within those corridors—certainly there would be no joint usage with TGV—would CP be willing to relocate its traffic to the CN lines; or, conversely, would CP be willing to let CN relocate its traffic to your corridor?

Mr. Scott: I think the short answer is if all of those things were factors, then the two railways would have to look at the question of providing freight service and passenger service on two different lines.

The questions of what is involved in doing that and whether it can be done I leave up in the air because we haven't examined capacity or signals or grade separations or anything else. I think, however, to say that you could use existing right-of-way—and I make a distinction between the existing right-of-way and the existing track—

Mr. Angus: I do too.

Mr. Scott: —because the existing track won't handle TGV. The existing right-of-way probably won't either, to a large extent, because TGV is very sensitive to curvature and gradients. You would probably find that a good deal of additional right-of-way would have to be acquired.

Mr. Angus: Although we did find on the TGV that they can perform on much higher grades—I think as high as 30%, as compared to freight, which is around 6% or 7%.

Mr. Scott: Yes, they can, but it does affect their speed.

Mr. Angus: Oh, yes, it does.

Mr. Scott: And speed could be critical to acceptance of the service.

Mr. Angus: Has CP examined its own corridor to see whether there is sufficient room in the right-of-way?

[Translation]

Vous avez abordé un petit peu le sujet, mais l'une des nombreuses questions auxquelles les trois gouvernements devront répondre, à part celles qui concernent l'échéancier et l'étendue du couloir, concernent la nature de ce couloir. Autrement dit, si l'on décide qu'il faut une technologie de type TGV pour répondre aux besoins du marché, on doit nécessairement prévoir des servitudes. Par contre, si l'on décide que la technologie ABB, comme le Sprinter, est acceptable, on doit envisager d'utiliser les voies existantes dans les couloirs actuels. La réponse à ces questions aura des conséquences importantes sur les coûts du projet, mais aussi sur l'utilisation des terres.

Étant donné que le CP et le CN ont tous deux un couloir entre Toronto-Ottawa-Montréal, et je m'en tiendrai à cela, comme M. Keyes, la décision qui sera prise sur le plan technologique doit également viser à l'utilisation maximale des servitudes foncières existantes.

Comme nous ne voulons pas perdre de terres agricoles productives, sauf s'il faut apporter des changements aux servitudes existantes pour aménager des courbes, par exemple, et comme il ne saurait y avoir aucun partage des voies avec un TGV, peut-on envisager que le CP accepte d'utiliser les voies du CN, ou vice versa?

M. Scott: Quand on en arrivera là, les deux sociétés existantes devront étudier la façon d'assurer les services de transport des marchandises et des passagers, sur deux voies différentes.

Il est impossible de répondre à cette question pour le moment, étant donné que nous n'avons pas étudié les problèmes de capacité, de signalisation ou de séparation des voies. Je crois cependant pouvoir dire que l'on pourrait utiliser les servitudes foncières existantes, et je fais ici une distinction très nette entre les servitudes actuelles et les voies existantes...

M. Angus: Moi aussi.

M. Scott: ...parce que les voies existantes ne pourront pas servir au TGV. Il est d'ailleurs probable que l'on ne pourra pas non plus aménager un TGV sur les servitudes actuelles, étant donné que ce train a des exigences tout à fait particulières en matière de courbes et d'inclinaisons. De ce fait, on constatera probablement qu'il faudra procéder à des acquisitions importantes à ce chapitre.

M. Angus: Nous avons cependant constaté que le TGV peut utiliser des voies beaucoup plus inclinées que les trains actuels, c'est-à-dire pouvant aller jusqu'à 30 p. 100 d'inclinaison, par rapport aux trains de marchandises actuels qui ne peuvent dépasser 6 ou 7 p. 100.

M. Scott: Certes, mais cela influe sur leur vitesse.

M. Angus: Évidemment.

M. Scott: Et la vitesse est un facteur critique pour ce type de service.

M. Angus: Le CP a-t-il examiné son propre couloir pour voir s'il y aurait suffisamment de place pour y aménager une voie pour le TGV?

[Texte]

Mr. Scott: We have not done an in-depth study because we don't know which technology may drive the service.

Mr. Angus: Are you co-operating with the new feasibility study folks? Because I assume that part of what they're doing is examining the existing rights-of-way to see what is possible.

Mr. Scott: Yes, we have co-operated with just about everyone who has been interested in this subject.

Mr. Angus: Tied into this line of questioning, and Mr. Keyes touched on it a bit, we learned on our trip that for a number of public policy reasons, Sweden has carved out its railway into two components. They have the one company, the crown corporation, that operates the railbeds, much in the same way as the highways folks operate the highways and the airports, etc., on behalf of the public. Then there is a separate arm of the company that operates the rolling stock, and owns and operates the stations. I can't remember whether it is Belgium or Germany that is moving within the next year to do the same thing. One of those two countries is; France is not.

• 1135

If we enter into high-speed rail—and given your comments about the reality that CN and CP will have to examine the question of shared usage, if all those other factors fit—would it make sense for the release within the corridor for Canada to in effect acquire the assets on the ground, and establish a crown corporation to operate those railbeds? And all carriers, whether it is CN, CP, VIA, a high-speed rail company, GO Transit, whatever, would then be free to utilize all the trackage.

Mr. Scott: You're talking both passengers and freight.

Mr. Angus: Yes, obviously there would have to be co-ordination. The point is there would be a separate company owning the railbed.

Mr. Scott: Ownership of the railbed is one thing. Let's take the passenger—because I think we've already said someone could own the railbed, in effect invest in it, and turn it over. It is a question of who owns it and then who operates it—the signal systems, the transportation, dispatching and scheduling.

I don't think it is necessary for government to own the railbeds on the freight side at all. In fact, I think it would be better if they did not, because it only injects a third party into something where two parties have on other occasions been able to come to a satisfactory conclusion.

As to the railbed, I would suggest whoever operates the system should operate the railbed.

Mr. Angus: So you don't feel there is a need to have a level playing field where the taxpayer subsidizes the operating surface to the same degree across all modes.

Mr. Scott: If you are talking about the passenger service—let's take that first. Are you contemplating more than one passenger train operator being on that railway?

[Traduction]

M. Scott: Non, nous n'avons pas étudié cette question à fond puisque nous ne savons pas quelle sera la technologie choisie.

M. Angus: Participez-vous aux études de faisabilité? Je suppose que ceux qui les effectuent veulent savoir dans quelle mesure on pourrait utiliser les servitudes existantes.

M. Scott: Oui, nous coopérons avec tous ceux que cette question intéresse.

M. Angus: Dans le même d'ordre d'idées, et M. Keyes a abordé la question, nous avons appris durant notre voyage que la Suède, pour des raisons de politique publique, a créé deux sociétés distinctes pour gérer ses chemins de fer. Autrement dit, elle a créé une société d'État qui est chargée de l'exploitation des voies, tout comme d'autres sont chargées de l'exploitation des routes ou des aéroports. En outre, elle a créé une filiale distincte de cette société pour assurer l'exploitation du matériel et des gares qu'elle possède. Un autre pays va faire la même chose l'an prochain; j'ignore si c'est la Belgique ou l'Allemagne, mais je sais que la France ne s'engage pas dans cette voie.

Si nous décidons d'implanter un train grande vitesse, et considérant ce que vous avez dit sur un éventuel usage commun des voies existantes par le CN et le CP, croyez-vous qu'il vaudrait la peine que le Canada fasse l'acquisition des terres nécessaires et de créer une société d'État pour exploiter les voies ferrées? De cette manière, tous les transporteurs, que ce soit le CN, le CP, VIA Rail, un futur TGV ou GO Transit, seraient libres d'utiliser toutes les voies.

M. Scott: Vous parlez ici de transport de passagers et de marchandises?

M. Angus: Oui, et il faudrait évidemment coordonner les activités. Le facteur important consisterait à créer une société distincte qui serait propriétaire de l'emprise.

M. Scott: La propriété de l'emprise est une chose. Prenons, par exemple, le service passagers, parce que nous avons déjà dit, je crois, que quelqu'un pourrait posséder l'emprise, en fait, y investir des fonds, puis la rétrocéder. Il s'agit alors de savoir qui la posséderait et exploiterait les systèmes de signalisation, les systèmes de transport, d'expédition et d'établissement de l'horaire.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que le gouvernement possède les emprises relatives au transport des marchandises. En fait, il serait préférable qu'il ne les possède pas, car cela ferait intervenir une tierce partie dans un domaine où deux sociétés ont réussi à s'entendre.

En ce qui concerne les emprises, je crois qu'il serait préférable de les faire exploiter par la société qui exploite le service lui-même.

M. Angus: Vous ne croyez donc pas qu'il serait nécessaire de mettre tout le monde sur un pied d'égalité, lorsque le contribuable subventionne les emprises de la même manière que les autres modes de transport?

M. Scott: Prenons d'abord le transport des passagers. Croyez-vous qu'il y aura plus d'une société qui exploitera ce service?

[Text]

Mr. Angus: I am just leaving it wide open. I have my own. . .

Mr. Scott: That is kind of critical, because if there is only one there is no need for it; if there are two, I think you had better re-examine what you are trying to do.

Mr. Angus: Okay, fair enough.

Mr. Scott: On the freight side, as I say, I don't think there is any necessity for—I would leave it to the parties to try to work it out because I would be reasonably certain they can. There may be a cost attached to it, and that cost may or may not be attractive, but I think the parties could certainly work that out.

Mr. Angus: Okay. I want to pursue one final area. It became apparent as a result of our trip that we need to look beyond pure high-speed rail in the Windsor to Quebec City corridor and determine whether or not some of the technology that's available, particularly the ABB Sprinter, might have value in the non-corridor areas. I am thinking specifically of Montreal to Halifax on the CP line and Toronto to Sudbury—whether there is benefit for us in examining, and whether CP has examined, the possibility of providing increased speed levels of passenger services in those areas or like areas.

Mr. Scott: To attract market from. . .?

Mr. Angus: To feed into the high-speed rail in Montreal or in Toronto, to just provide better service to Atlantic Canada or to northern Ontario.

Mr. Scott: I guess my question is to attract the market from what, automobile or air?

Mr. Angus: Probably air.

Mr. Scott: Probably air. And you think a Sprinter could attract.

Mr. Angus: I don't know. My gut feeling says yes, but I have no data to support that.

Mr. Scott: My gut feeling would say no. I think that is the question, if you want to do that then it's a question of taking a look at the market again.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Scott: If the demand isn't there then the technology isn't needed. We all have this emotion in Canada about rail passenger, and it's very deep—it's even deep in the railway despite what people think of us—that somehow that's an answer.

Mr. Angus: Let me flip that around though, sometimes the demand will follow the technology.

Mr. Scott: Sometimes it will. In other words, let's go in there and show them what we can do and once they have understood what we can do then they will come flocking to us—from air?

Mr. Keyes: Yes.

[Translation]

M. Angus: Nous n'en savons rien. J'ai ma propre idée là-dessus mais. . .

M. Scott: Mais c'est essentiel, car il n'y a qu'une seule société exploitante, on n'en n'aura pas besoin. S'il y en a deux, tout est remis en cause.

M. Angus: Je comprends bien.

M. Scott: Pour ce qui est du transport des marchandises, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir recours à la solution que vous venez d'envisager. Il me semble préférable de laisser aux parties les soin de s'entendre, car je suis assez convaincu qu'elles en sont capables. Certes, cela peut entraîner des coûts, mais je crois que les parties devraient être capables d'en tenir compte.

M. Angus: Bien. Je voudrais aborder une dernière question. Notre voyage nous a portés à conclure qu'il ne faut pas se contenter d'envisager le problème du train grande vitesse entre Windsor et Québec, mais également nous demander s'il n'y a pas une nouvelle technologie, notamment celle du ABB Sprinter, qui pourrait être utile à l'extérieur de ce couloir. Je songe notamment aux liaisons Montréal-Halifax sur la voie du CP, et Toronto-Sudbury. J'aimerais savoir si nous devons examiner ou si le CP a étudié la possibilité d'exploiter des services passagers plus rapides sur ces deux parcours ou des parcours semblables.

M. Scott: Pour attirer quelle clientèle?

M. Angus: Pour alimenter le train grande vitesse à partir de Montréal ou de Toronto, ou simplement pour fournir un meilleur service dans les Maritimes et dans le nord de l'Ontario.

M. Scott: La question est de savoir d'où viendraient ces nouveaux usagers, du transport automobile ou du transport aérien?

M. Angus: Probablement du transport aérien.

M. Scott: Probablement. Et vous croyez qu'un Sprinter pourrait les attirer?

M. Angus: Je n'en sais rien. Je soupçonne que oui, mais je n'en ai pas la preuve.

M. Scott: Pour ma part, je crois que non. Quoi qu'il en soit, si on veut envisager cette solution, j'en reviens toujours au même point: il faut étudier attentivement le marché.

M. Angus: Oui.

M. Scott: Si le marché n'existe pas, la technologie devient inutile. Je sais que les services ferroviaires suscitent beaucoup de passion au Canada, même dans le secteur ferroviaire lui-même, malgré ce que l'on pense de nous généralement, et on s'imaginerait que c'est la solution.

M. Angus: Ne peut-on pas dire que la demande peut suivre la technologie?

M. Scott: Peut-être. Autrement dit, vous voulez montrer à la clientèle ce que l'on peut faire et elle se précipitera sur le service ferroviaire en délaissant le service aérien, une fois qu'elle aura compris?

M. Keyes: Oui.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

Mr. Scott: There's a question there. If you can't make the travel time at least somewhat competitive with air in its total, then I don't think you're going to attract people away from air, because I don't think the cost of running the trains will allow a fare structure much less than air.

If there's no attraction in the cost to the user and there's no attraction in the time in transit to the user, I really question whether that's the answer.

Mr. Angus: There really are two kinds of passengers. Certainly within the Toronto-Montreal section we're talking primarily business, because business is what's time sensitive, downtown to downtown. But I think in the other markets we're looking more at the travelling public, the vacation public, which doesn't rely so much on time but is looking for other features. Certainly they've found that in Europe and they're doing marketing to attract families and vacationers to use the high-speed rail at off-times, weekends, and things like that.

Mr. Scott: Both Canadian National and Canadian Pacific in their past incarnation as passenger carriers tried that too.

Mr. Angus: And?

Mr. Scott: It didn't work.

Mr. Angus: Didn't work?

Mr. Scott: There were low fares and fare incentive plans. All kinds of things were tried. They could never get enough money out of it to pay for the cost of operating the trains.

M. Pronovost: Vous avez parlé d'émotions. Pour ma part, j'ai une difficulté. Quand le Canadien Pacifique a abandonné le Canadien National pour VIA Rail en 1977—je vais vous parler de ma région parce que c'est ce que je connais le mieux—, les gens de Trois-Rivières et de la région étaient très fâchés contre le Canadien Pacifique. Cette agressivité est encore très présente parce que VIA Rail, l'an dernier, a fait disparaître complètement ce qui restait du service entre Trois-Rivières et Montréal. Aujourd'hui, vous me demandez de parler aux médias de ma région pour leur expliquer que le Canadien Pacifique s'intéresse à nouveau aux trains pour passagers. Je dois vous dire que, 14 ans plus tard, ce sera un grand choc pour les gens de chez nous.

Ma question est très sérieuse. Qu'est-ce qui vous a fait changer d'idée? Le Canadien Pacifique est un poids très lourd à porter sur les épaules et aujourd'hui, subitement, vous vous intéressez à nouveau au transport des passagers. Vous voulez revenir à vos bonnes vieilles habitudes, mais en faisant de l'argent cette fois. Pourquoi n'avez-vous pas vu cette possibilité à l'époque? Est-ce que la société a changé à un point tel que le Canadien Pacifique retrouve un intérêt dans quelque chose qui avait cessé de l'intéresser dans le passé?

Mr. Scott: I guess the answer is I don't think we changed our mind, because our interest was in a profitable passenger train service which we could not run at the time. We were obliged to continue to run things. We were subsidized to 80%

M. Scott: Voilà une question. Si la durée du trajet par train n'est pas plus ou moins comparable à celui du trajet total par avion, vous n'attirez pas les passagers des compagnies aéronautiques, parce que, d'après moi, les coûts d'opération du TGV feront que le tarif par rail ne sera pas très concurrentiel avec celui de l'avion.

Donc si le passager n'est attiré ni par le coût du billet, ni par la durée du trajet, je ne vois pas à quoi nous servirait le TGV.

M. Angus: Il y a vraiment deux sortes de passagers. Dans le corridor Toronto-Montréal, la plupart d'entre eux voyagent pour affaires. Et là, le facteur temps—d'un centre-ville à l'autre—compte beaucoup. Mais pour les autres marchés il s'agit surtout du public voyageur et des vacanciers pour qui le facteur temps est moins important. Ces passagers cherchent d'autres avantages. Ils les ont trouvés en Europe où les compagnies ferroviaires font de la publicité pour attirer les familles et les vacanciers vers les trains à grande vitesse durant les périodes creuses, les fins de semaine, etc.

M. Scott: Mais le Canadien National et le Canadien Pacifique ont déjà essayé cela quand ils transportaient des voyageurs.

M. Angus: Et alors?

M. Scott: Ça n'a pas marché.

M. Angus: Ça n'a pas marché?

M. Scott: Ils ont réduit les tarifs et lancé des programmes à tarifs réduits. Ils ont essayé toutes sortes de choses. Ils n'ont jamais pu faire assez de profits pour payer les coûts d'opération des trains.

Mr. Pronovost: You talked about emotions. I have a problem there. When Canadian Pacific abandoned Canadian National for VIA Rail in 1977—I will be talking about my own region, because that is what I know best—the people of Trois-Rivières and the entire region felt a great deal in anger towards Canadian Pacific. That hostility is still very much there. Last year, VIA Rail completely eliminated what was left of the service between Trois-Rivières and Montreal. Now you are telling me to go back to the media in my region and explain that Canadian Pacific is again interested in passenger trains. Well, fourteen years may have gone by, but our people will still react very strongly.

I have a very serious question. Why did you change your mind? Canadian Pacific is a very heavy burden. Now, all of a sudden, you are again taking an interest in passenger transport. You want to go back to your old ways, but this time you want to make a profit. Why didn't you see the profit-making possibilities at the time? Has CP changed so much that it is going back to something it had abandoned in the past?

M. Scott: Je ne peux pas vraiment dire que nous avons changé d'avis. À l'époque, ce qui nous intéressait c'était un service de train de voyageurs payant, mais nous ne pouvions pas l'assurer et nous étions obligés de le maintenir. Nous

[Text]

of the loss. We had to accept 20% of the loss ourselves. We also had to run other parts of the railway business. VIA came into being ultimately in order. . . VIA took over 100% of the loss, or the government did, and decided that VIA would be its instrument.

I don't know how often you've gone down to the railway station at Trois Rivières and counted the number of people who were on the VIA passenger train, but if you did, they were very few. It was a Budd car. It had a maximum of 89 seats in it. I don't think they ever ran between Quebec and Montreal with much more than 10 people, 10, 12 to 15 people.

Mr. Pronovost: With VIA, but not with CP at the time.

Mr. Scott: Yes, with CP too.

Mr. Pronovost: At the end, maybe.

Mr. Scott: Well, the point is—

Mr. Pronovost: I used to take it during a lot of years with a lot of people. Maybe there were a lot of other reasons. The decrease was very high from the end of the 1970s up to when VIA took over. The VIA train's equipment was always under repair. You could not ask people to take a mode of transportation when the train was not there or when the train was late. Also, it was too cold in the train. That's what happened with that service.

Mr. Scott: I agree that I would not want to try a train service like that, but I think you have to ask yourself the question why people went away from it. The highway ran alongside the railway. The highway was improved. People were not going to get aboard a train and then rent a car in Montreal when they could get in their car, be in Montreal in something like an hour, and have the flexibility of their automobile. That's just the reality of what we've done to ourselves.

• 1145

Mr. Pronovost: But now our highway is jammed between Trois-Rivières and Montreal.

Mr. Scott: Not that I've noticed.

Mr. Pronovost: It's coming very fast. The last study by Transport Quebec proved it.

Mr. Scott: I hope all those people on the highway are headed for the Château Frontenac in Quebec.

Mr. Pronovost: I'm not sure if Iain touched on it before, but in Sweden most freight trains are running at night. I would say most, but they don't have as many freight trains as here in Canada. I think it's different. I know the proposition will come a little later, but will your proposition consider the fact that priority will be given to passenger trains compared to freight, which is not totally now the way it works with VIA Rail?

Mr. Scott: If we're talking about high-speed train service, I think the type of speed and the type of track structure needs a dedicated service, probably with perhaps some high-speed express service at night, but also maintenance would largely have to be done at night—

[Translation]

étions subventionnés à 80 p. 100 de nos pertes, mais devions absorber nous-mêmes le 20 p. 100 restant et, aussi, exploiter d'autres secteurs de l'entreprise ferroviaire. VIA a été finalement créée pour. . . VIA a assumé la responsabilité totale des pertes; en fait, c'est le gouvernement qui assumait cette responsabilité et qui a décidé que VIA serait son instrument.

Je ne sais pas combien de fois vous êtes allé à la station de train à Trois-Rivières pour compter le nombre de voyageurs à bord d'un train de VIA. Si vous l'avez fait, vous avez dû en trouver très peu. C'était un wagon Budd qui pouvait recevoir 89 personnes assises. Mais je ne crois pas qu'il ait jamais fait le voyage entre Québec et Montréal avec plus de 10, 12 ou 15 personnes.

M. Pronovost: VIA peut-être, mais pas le Canadien Pacifique, à l'époque.

M. Scott: Oui, le Canadien Pacifique aussi.

M. Pronovost: Peut-être vers la fin.

M. Scott: En fait, j'essaie de dire que. . .

M. Pronovost: Durant des années, j'ai pris ce train avec beaucoup d'autres passagers. Peut-être il y avait-il d'autres raisons pour cela. Entre la fin des années 70 et le moment où VIA a pris la suite, le service a perdu beaucoup de clients. Les équipements de VIA étaient toujours en réparation. On ne peut pas demander à quelqu'un de prendre un train qui n'est pas là ou qui est en retard. De plus, il faisait toujours froid dans le train. Voilà ce qui est arrivé à ce service.

M. Scott: Je suis d'accord; je ne voudrais pas prendre un train pareil. Mais il faut tout de même se demander pourquoi les voyageurs ont cessé de prendre le train. L'autoroute passe juste à côté de la voie et elle a été améliorée. Les gens n'allaient donc plus prendre le train pour louer ensuite une voiture à Montréal, quand ils n'avaient qu'à s'y rendre par leurs propres moyens en moins d'une heure, tout en ayant le loisir de se déplacer là-bas en voiture. Voilà en réalité ce que nous nous sommes fait à nous-mêmes.

M. Pronovost: Mais l'autoroute entre Trois-Rivières et Montréal est déjà embouteillée.

M. Scott: Je ne l'ai pas constaté.

M. Pronovost: Elle le sera bientôt. La dernière étude effectuée par Transport Québec l'a montré.

M. Scott: J'espère que tous ces gens s'en vont au Château Frontenac, à Québec.

M. Pronovost: Je ne sais pas si Iain l'a mentionné mais, en Suède, la plupart des trains de marchandises roulent la nuit. Évidemment, il n'y en a pas autant qu'au Canada. La situation là-bas est un peu différente. Cela dit, seriez-vous prêts à envisager dans la proposition que vous soumettez plus tard, que l'on accorde la priorité aux trains de passagers de préférence aux trains de marchandises, ce qui n'est pas tout à fait le cas à l'heure actuelle avec VIA Rail?

M. Scott: Si l'on parle d'un train grande vitesse, la vitesse et les voies qui seront nécessaires imposent l'adoption d'un service spécial comprenant probablement certains trains de nuit et aussi des services d'entretien la nuit. . .

[Texte]

Mr. Pronovost: At night, yes.

Mr. Scott: —because the traffic, it's pretty clear, is mainly daytime traffic, Quebec-Montreal-Toronto-Windsor, and that's really what will dictate the type of service. Freight wouldn't operate on a track structure such as you would have for a high-speed rail service, so that's really not a factor. There wouldn't be, as there is on the Transcontinental... I think your point is that it was often said that the passenger trains took the siding and the freight trains went through; moreover, I think it's also been said that Canadian Pacific used to take delight in that.

Mr. Atkinson: I know you haven't done the studies and so on, but in your statement you feel it has to be a dedicated track, and you mention the speed. I assume then that the speed has to be 300 or 350 kilometres per hour in order to make it viable. Is that right?

Mr. Scott: I wouldn't like to lock in exactly on 300 kilometres per hour. I think that's what will come out of the market study. It's a question of how much market you can attract and at what speeds, but there are other factors too. For example, if people are going from Mississauga to downtown Montreal, that's one kind of city pair combination that's different from downtown Toronto to downtown Montreal. So there's what we are talking about in size, as well as speed and what intermediate stops, if any, you make. It becomes a question, I think, of trying to segment out the market as to who's moving at what time of day between what ultimate destinations and how competitive that is with the alternative transportation, and that can be both auto and air.

Mr. Atkinson: In terms of the technology, is it your guess that it has to be a dedicated track because of the crossings and so on?

Mr. Scott: Partly because of the protection against that, but it's driven by the speed. A lightweight passenger service can take a track structure that is suited to it from an engineering point of view and from a load point of view that won't fit freight. If you're going to dedicate something to that lightweight kind of structure—it is relatively lightweight versus what we have today—and get the curves reduced, then you're basically into a dedicated system, because nothing else can use it.

Mr. Atkinson: Okay. And the pendulum train—

Mr. Scott: The tilt train?

Mr. Atkinson: Yes. You don't feel the Sweden and Italian model would be viable in Canada?

Mr. Scott: I'm not very familiar with that technology, but the tilt trains that have been tried in the past haven't been terribly successful in this country.

Mr. Angus: Why is that?

Mr. Scott: Probably because they didn't maintain all that well.

Mr. Atkinson: In terms of passenger train existing technology, what we already have, and updated technology, what kinds of speeds could be obtained with updated technology?

[Traduction]

M. Pronovost: Oui. La nuit.

M. Scott: ...car il est évident que la plupart du trafic sera un trafic diurne entre Québec-Montréal-Toronto-Windsor. C'est ce qui dictera le genre de service qu'il faut. Pour ce qui est des marchandises, elles ne circuleront pas sur les voies réservés au train grande vitesse, ce qui signifie que le problème ne se pose pas. Autrement dit, il n'y aura pas le même problème que sur le Transcontinental. Ce que vous voulez dire, comme on l'affirme souvent, c'est qu'on obligeait les trains de passagers à emprunter les voies de dérivation pour laisser passer les trains de marchandises, et on a souvent aussi affirmé que le CP en était ravi.

M. Atkinson: Bien que vous n'ayez pas fait d'études sur la question, vous avez dit que le train grande vitesse devrait probablement bénéficier d'une voie exclusive. Je suppose qu'il devra rouler à 300 ou à 350 kilomètres-heure pour être rentable, n'est-ce pas?

M. Scott: Je ne voudrais pas fixer la vitesse à 300 km. Je crois que c'est l'étude du marché qui nous le dira. Le problème consiste, en effet, à savoir quelle clientèle on peut attirer à des vitesses différentes, mais il y a également d'autres facteurs à prendre en considération. Par exemple, le marché Mississauga-Montréal ne sera probablement pas le même que le marché Toronto-Montréal. Il faut donc mesurer l'ampleur de ce marché évaluer la vitesse et déterminer les arrêts éventuels. Autrement dit, le problème consiste à déterminer qui voyage à quelle heure du jour et entre quelles villes, et quelle est la concurrence des autres modes de transport que sont l'automobile et l'avion.

M. Atkinson: Sur le plan technologique, croyez-vous qu'il faudra aménager des voies réservées, par exemple pour éviter les croisements?

M. Scott: En partie, mais tout cela dépend de la vitesse envisagée. Un service de transport léger de passagers peut emprunter des voies qui lui conviennent, sur le plan du génie et du chargement, alors que ces mêmes voies ne conviendront pas à un service de marchandises. Si vous voulez envisager un service léger de cette nature, en tout cas relativement léger par rapport aux services actuels, et réduire les courbes, il vous faudra un service réservé, car il ne servira à rien d'autre.

M. Atkinson: Bien. Et le train pendulaire...

M. Scott: Le train basculable?

M. Atkinson: C'est cela. Vous ne croyez pas que les systèmes suédois et italien seraient utilisables au Canada?

M. Scott: Je ne connais pas bien cette technologie mais je sais qu'on a déjà essayé de l'appliquer au Canada, sans succès.

M. Angus: Pourquoi?

M. Scott: Probablement parce que ces trains n'étaient pas assez stables.

M. Atkinson: Si l'on pouvait améliorer la technologie actuelle, quelles vitesses pourraient atteindre les trains à voyagers?

[Text]

Mr. Scott: Do you mean TGV or...?

Mr. Atkinson: No, your diesel trains and so on that currently exist. I'd just like to know what the speeds are.

• 1150

Mr. Scott: I understand. We've operated passenger trains between Montreal and Quebec City at, I think, a top speed of about 120 miles per hour. The point is that if you're going to do that over a sustained period, you have to put a great deal more money into the track to allow that speed, even the existing track and what you have to put in to allow freight train speeds.

Mr. Atkinson: And that 125 miles, in your experience as a railroader, would not be enough to attract a market?

Mr. Scott: It's not my experience as a railroader, but my experience as a traveller. I don't think it would attract me from air.

Mr. Michael E. Kieran (General Manager, Infrastructure, CP Rail): About the tilt, the X-2000 to Sweden, when you come back to track structure, that line has been built for the train and is dominated by passenger trains. But even the freight trains that operate over that line are restricted as to axle load. The freight operations they run have lighter axle loads and shorter trains than we operate as freight trains here in Canada.

Mr. Atkinson: Okay. They haven't built that track specifically, though, is that—

Mr. Kieran: They upgraded an existing line. It operates into the line in Sweden between Goteborg and Stockholm and operates other trains, other services on the line.

Mr. Atkinson: Which are lighter?

Mr. Kieran: They're lighter than the standard we're accustomed to over here.

Mr. Atkinson: Thank you. That's some important information.

Mr. Wilson: I'm curious about the applicability of the Swedish train, the ABV train, to Canadian conditions. Just as lay people, in looking at them we noticed that the mechanism—the tilting devices, the buoys and so on—had kind of a cover, some sort of a composition material that presumably would be designed to try to keep snow and ice and that sort of thing out of these things. Looking at it, I wondered whether that sort of material and that kind of device would lend themselves to the sort of conditions we have in this country. Are you in a position to pass comment on that? Are the conditions on that line from Stockholm to Goteborg similar to what one would encounter between say Montreal and Toronto, or would our conditions tend to be more difficult?

Mr. Kieran: It's hard to answer that question without a proper long-term test, but they do have winter conditions. They operate in snow and blowing snow across that line. I think it's the depth and the duration of the frost that may be a little different. They have a milder climate over there.

[Translation]

M. Scott: Avec le TGV ou...?

M. Atkinson: Non, avec les trains au diesel ou autres d'aujourd'hui. Je voudrais savoir quelle pourrait être leur vitesses.

M. Scott: Je comprends. Je crois que nous avons déjà atteint la vitesse maximum de 120 milles à l'heure entre Montréal et Québec. Le problème est qu'il faut investir beaucoup d'argent dans l'aménagement des voies, mêmes actuelles, pour maintenir cette vitesse et permettre aussi le passage des trains de marchandises.

M. Atkinson: D'après votre expérience des chemins de fer, cette vitesse de 125 milles ne serait pas suffisante pour attirer la clientèle?

M. Scott: Je ne dis pas cela d'après mon expérience des chemins de fer, mais d'après mon expérience de voyageur. Cela ne m'amènerait pas à délaissier l'avion.

M. Michael E. Kieran (directeur général, Infrastructure, CP Rail): En ce qui concerne le train basculable, le X-2000 suédois, il emprunte des voies qui ont été construites spécialement à son intention et elles servent essentiellement au transport des passagers. Même les trains de marchandises qui empruntent ces voies sont assujettis à certaines limites de chargement. De fait, ces trains de marchandises sont plus légers et plus courts que les nôtres.

M. Atkinson: Les Suédois n'ont cependant pas construit de voie spéciale pour... .

M. Kieran: Ils ont amélioré une voie existante. Ce service est offert entre Goteborg et Stockholm et il y a également d'autres trains qui empruntent les mêmes voies.

M. Atkinson: Des trains plus légers?

M. Kieran: Plus légers que nos trains habituels.

M. Atkinson: Merci. C'est une information importante.

M. Wilson: Je me demande si le train suédois, ABV, pourrait être adapté au contexte canadien. Quand nous les l'avons examiné, en tant que profanes, nous avons vu que les mécanismes, notamment de basculage, étaient protégés par un matériau spécial destiné à éviter la neige et la glace, notamment. Je me demande si ces matériau et dispositif pourraient être utilisés au Canada. Qu'en pensez-vous? Je suis porté à croire qu'on pourrait s'en servir au Canada. Les conditions entre Stockholm et Goteborg sont-elles semblables à celles qui existent entre Montréal et Toronto, ou bien sont-elles moins dures?

M. Kieran: Il est difficile de répondre à cette question sans effectuer des tests appropriés de longue durée, mais il est incontestable que l'hiver suédois ressemble au nôtre. Il y a sans doute autant de neige et de poudrière là-bas qu'ici. Par contre, il y a peut-être des différences en ce qui concerne la durée et la profondeur du gel, car le climat suédois est moins rigoureux que le nôtre.

[Texte]

On those grounds, we haven't been made aware of anything that would be a major obstacle to investigating further. It's a subject that has been tested in Sweden and so far seems to be working out quite well in their environment, and there's no reason to say it wouldn't work here.

Mr. Wilson: I appreciate that comment made by Mr. Scott, I think, about the total trip time. It's important that we look at these things and make a fair comparison. Some of the material we've received tends to speak of downtown to downtown in terms of high-speed rail travel, but omits the fact that you have to get from wherever you were to the terminus and again from the terminus to the destination. Those factors have to be added in. It's the total trip presumably from your residence to where you're ultimately going and back again that has to enter into it.

It raises again the fact that there's going to be road travel from your home to the airport or to the railway station. In the case of railway stations, if we were serious about this, there would have to be obvious infrastructure costs in terms of roads and parking and so on.

• 1155

My final question is a bit off the point. It relates to Mirabel and a possible link from Dorval to Mirabel. Has there been any work done in terms of looking at that? It seems to me that it might help overcome what I would call a Mirabel aversion. I am certain that anyone travelling to Europe, if they had a choice in the matter, would try to go through Toronto rather than being fed through Mirabel, with the additional time and inconvenience that entails.

Has any work been done in regard to looking at some sort of a high-speed link between Mirabel and Dorval or Mirabel and the downtown?

Mr. Scott: I might be wrong, but I think a study was done at the time Mirabel was built. I think the federal Department of Transport looked at the question of a high-speed rail link between Dorval and Mirabel specifically.

It also begs the question...first of all, you have to go to Dorval to get to Mirabel, and there are many locations in Montreal where you'd be better off taking a bus from downtown Montreal to Mirabel. You would be there as fast, perhaps faster. We have not, in recent years, looked at that because there has been no interest at all in proceeding with a rail service to Mirabel. As a company that built and started to operate a hotel there, we are painfully aware of the lack of usage.

Mr. Wilson: Thank you.

Mr. Richardson: I want to ask a question with regard to the terms of reference of your study. You have had experience in passenger volumes and I think you are aware of some of the enormous capital costs involved in high-speed rail.

Is it appropriate to study the extension from the high volume area, from Toronto to Windsor, for example? Will that be a concentration of your study? Or are you mostly looking at Toronto to Montreal?

[Traduction]

Rien ne nous empêcherait d'étudier plus attentivement la question. Comme le système semble très bien fonctionner dans l'environnement suédois, on peut supposer qu'il fonctionnerait aussi bien chez nous.

M. Wilson: Je voudrais revenir sur ce que disait M. Scott au sujet de la durée totale des voyages, car il importe de faire de justes comparaisons. Les documents que nous avons reçus indiquent des durées de trajets de centre-ville à centre-ville, sans tenir compte du fait qu'il faut également se rendre de chez-soi jusqu'à la gare. Autrement dit, ce qu'il faudrait probablement comparer, c'est la durée totale du voyage, de la maison jusqu'à la destination finale et retour.

Autrement dit, il faut tenir compte de la durée du déplacement entre chez-soi et l'aéroport et la gare. En ce qui concerne les gares de chemins de fer, il faut aussi, pour être sérieux, tenir compte des frais d'infrastructure évidents, en fait de routes, de terrains de stationnement, etc.

Ma dernière question porte sur un sujet un peu différent qui a trait à la liaison éventuelle entre Dorval et Mirabel. A-t-on étudié cette possibilité? A mon avis, cela permettrait peut-être de surmonter ce que j'appelle l'aversion que suscite Mirabel. Je suis certain que quiconque se rend en Europe préférerait passer par Toronto plutôt que Mirabel, malgré le temps et les ennuis supplémentaires que cela lui occasionnerait.

A-t-on étudié l'aménagement d'une liaison grande vitesse entre Mirabel et Dorval, ou entre Mirabel et le centre-ville de Montréal?

M. Scott: Je me trompe peut-être mais je crois me souvenir que la question avait été étudiée lors de la construction de Mirabel. Je crois que le ministère fédéral des Transports s'était précisément penché sur l'idée d'une liaison ferroviaire rapide entre Dorval et Mirabel.

On en revient cependant toujours au même point. Il faut en premier lieu aller à Dorval pour se rendre à Mirabel. Dans certains cas, il est préférable et aussi rapide, sinon davantage, de prendre un autobus du centre-ville de Montréal pour aller à Mirabel. Cela dit, nous n'avons pas étudié récemment ce problème, car personne ne semble intéressé à aménager un service ferroviaire jusqu'à Mirabel. Comme nous y avons construit un hôtel, nous sommes malheureusement conscients du peu d'utilisation de cet aéroport.

M. Wilson: Merci.

M. Richardson: Je voudrais vous poser une question sur la portée de votre étude. Etant donné que vous connaissez bien le transport des passagers, vous savez qu'un train grande vitesse exigerait des investissements énormes.

Est-il approprié d'étudier l'extension du service entre Toronto et Windsor ou bien vous limitez-vous au couloir Toronto-Montréal?

[Text]

Mr. Kieran: We're looking all across the corridor, from Windsor to Quebec City and points in between, to find out where the travellers are and where they want to go. This will drive decisions about where are appropriate places to put stations, and what are the proper means to connect them. That would come in later stages. First, is there a large enough market to meet whatever rules of thumb there might be out there? And how much are they prepared to pay for it?

It is wide open. We're not looking at this in terms of speed, we're looking at it in terms of how much time people want to take to get from here to there. Then you try to put all of the supply solutions into the mix.

Mr. Richardson: And at what cost?

Mr. Kieran: We're going all the way from Windsor—keeping in mind that Windsor is connected to Detroit—back to Quebec City. But we're not doing any survey work in the United States, as far as I'm aware.

Mr. Richardson: Thank you.

Mr. Atkinson: We do realize that there is the time factor, and the questions as to the speed were related to that.

Mr. Angus: I have a brief question which is only indirectly related to high-speed rail.

One of the things we discovered over in Europe was the use of the mechanical crossing barriers where, unlike in Canada where you just block the lane, over there they block the whole road in terms of their crossing arms. Secondly, in Sweden, as a result of the high-speed rail that they developed and the decision to not close all of the at-grade crossings, they developed a signalling system that controlled the train. If there was a vehicle blocking the tracks the train would automatically slow down as it sensed it, in fact it would come to a complete stop if that barrier was not removed.

• 1200

So it's a two-part question. Is CP doing any system-wide work to look at those kinds of changes? I know in southern Ontario, as compared to northern Ontario, a lot more people are killed in car-train collisions. We all pay a price for that. Is CP doing any research or implementing any changes in that regard?

Mr. Scott: There have been no changes in barriers, but one of the points of interest in this question is how many people hit the train somewhere well after the front. I've forgotten the precise statistics for this year, but it's maybe 40%. Then there are a number of people who go around or through the barrier.

People have their own style. They used to have crossing guards in Europe, and they would close the gates before the train came.

There is the question of an automatic train stop, that senses if something is on the tracks. I don't think it's practical, with the type of traffic and the weight of trains we have in this country. It would have to sense something on the tracks so far ahead, in order to stop the train, that by the time the train got there, the individual would be long gone. If a sensing device allowed for something obstructing the track, where they might not get clear, the train wouldn't stand a

[Translation]

M. Kieran: Nous examinons la situation pour l'ensemble du corridor, c'est-à-dire de Windsor à Québec et tous les arrêts intermédiaires pour voir quelle est la nature du marché. Cela déterminera où il conviendrait d'aménager des gares et comment les relier entre elles; mais cela se fera plus tard. Avant d'y arriver, il faudra déterminer s'il y a un marché potentiel suffisamment vaste pour ce type de service, et le prix que la clientèle est disposée à payer.

Pour le moment, ce n'est pas du tout le problème de la vitesse qui nous intéresse, c'est celui du temps que les usagers sont prêts à passer pour aller d'un point A à un point B. C'est ensuite que l'on se demandera quelle solution adopter pour fournir le service correspondant.

M. Richardson: Et à quel coût?

M. Kieran: Nous allons étudier tout le marché à partir de Windsor qui est relié, ne l'oublions pas, à Detroit, et à Québec, mais je ne crois pas que nous étudions le marché américain.

M. Richardson: Merci.

M. Atkinson: C'est la durée du trajet qui est essentielle et c'est elle qui détermine la vitesse.

M. Angus: Je voudrais poser une brève question qui ne porte qu'indirectement sur le train grande vitesse.

Nous avons constaté en Europe que les passages à niveau ne fonctionnent pas comme au Canada. Chez nous, on bloque simplement la voie, alors qu'en Europe on bloque toute la route. En outre, comme on a décidé en Suède de ne pas fermer tous les passages à niveau pour les trains grande vitesse, on a mis en place un système de signalisation relié au train. Ainsi, si un véhicule bloque la voie ferrée, le train ralentit automatiquement et il s'arrête complètement si le véhicule ne bouge pas.

C'est donc une question à deux volets. Je voudrais donc savoir si le CP étudie l'adoption éventuelle de tels systèmes sur tout le réseau. Je sais qu'il y a beaucoup plus de collisions de trains mortelles avec des automobiles dans le Sud de l'Ontario que dans le Nord et nous en payons tous le prix. Envisagez-vous des changements à ce sujet?

M. Scott: Nous n'avons pas changé nos passages à niveau, mais il faut se demander combien de collisions non frontales ont lieu. Je ne me souviens plus du pourcentage précis, mais je crois qu'il est de l'ordre de 40 p. 100. Il y a en plus des gens qui traversent à pied ou contournent le passage à niveau.

En Europe, il y avait autrefois des gardes-barrières qui fermaient les passages à niveau lorsqu'un train arrivait.

D'autres systèmes déclenchent l'arrêt automatique du train dès qu'un détecteur repère un obstacle sur la voie. Je ne crois pas qu'il soit possible d'adopter de tels systèmes au Canada, considérant la nature de notre trafic et le poids de nos trains. Il faudrait en effet que ces dispositifs détectent les obstacles bien loin avant les passages à niveau de façon que la personne sur la voie, s'éloigne avant que le train n'arrive. Par contre, si le système de détection ne permettait pas

[Texte]

hope of coming to a stop, or even slowing significantly. I think that approach, while it might on the surface merit your attention overseas, wouldn't be practical here.

Mr. Angus: You are correct in saying the two can't be compared. One one hand, you have a heavy train that takes a certain length of time to stop. In their case, they have a lighter, high-speed train, which would take longer to stop than a light train in Canada going at lower speeds. Maybe it's worth looking at to see if some things can be adopted to make our system a little safer. I accept what you say about the people driving into the train, as opposed to getting hit by the train, but I don't think we want to build overpasses on every grade crossing. I'm sure there are answers to the problem that we need to look at.

Mr. Scott: There probably are, and my colleague may wish to speak to this. Perhaps Canada should go to magnetic levitation. You can smile, but the economics of it may prove to be very attractive.

Mr. Angus: The only reason I'm smiling is because I was in the Ontario legislature in 1975, when mag-lev was one of the *causes célèbres* of the Davis government. So what goes around comes around.

Mr. Scott: That's right, especially if you could work on it in the intervening 20 years.

Mr. Kieran, you saw a mag-lev demonstration in Germany within the last two weeks. If the committee is interested, Mr. Kieran could speak to that.

Mr. Kieran: I could give a brief comment, I guess, on our overall impressions. I was with two other people from our company. We went to the test facility at Emsland near Lingen, and had an extensive meeting with the leader of the MVP consortium to describe the technology. We had a ride on their TRO-7, the latest vehicle. We came away from there thinking about the developments they have made on the civil engineering and technical sides. Basically, this is a system that can be completely grade separated.

The costs of building it are likely to come down as we move ahead and understand the materials and the dynamics more. Its ability to respond and fit into the environment are definitely strengths in its favour. So we want to learn a little more about the mag-lev system, what the real costs are, and how far into the future it is. My own feeling, and I wish I could substantiate it with a lot more evidence, is that it will be within the next ten years. Are we talking about ten years, twenty years or thirty years? These are things that were on our minds, going out there. We think it is much closer to ten years, and probably inside that.

[Traduction]

d'arrêter le train aussi loin, le conducteur n'aurait aucune chance de l'arrêter ni même de le ralentir suffisamment. En conclusion, si ce système est efficace à l'étranger, il ne serait pas très pratique au Canada.

M. Angus: Vous avez raison de dire que les deux situations sont différentes. Cependant, si nos trains sont très lourds et ne peuvent s'arrêter rapidement, il y a en Europe des trains légers à grande vitesse qui prendraient plus de temps pour s'arrêter qu'un train léger canadien roulant moins vite. Il vaudrait donc peut-être la peine de voir si l'on ne pourrait pas modifier nos systèmes pour les rendre plus sécuritaires. Je comprends bien ce que vous dites au sujet des gens qui conduisent sur les voies au devant d'un train, par opposition à ceux qui sont frappés par un train, mais on ne peut quand même pas envisager de construire des ponts à chaque passage à niveau actuel. Je suis sûr qu'il doit y avoir d'autres solutions au problème.

M. Scott: Sans doute, et mon collègue voudra peut-être vous en parler. Peut-être devrions-nous adopter au Canada la lévitation magnétique? Vous souriez, mais ce serait peut-être très intéressant.

M. Angus: La raison pour laquelle je souris c'est que j'étais à l'Assemblée législative de l'Ontario en 1975 lorsque la lévitation magnétique est devenue l'une des causes célèbres du gouvernement Davis. On y revient aujourd'hui.

M. Scott: C'est vrai, surtout si l'on a pu travailler la question durant ces 20 ans.

Monsieur Kieran, vous avez vu, il y a deux semaines, une démonstration du système de lévitation magnétique en Allemagne. Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

M. Kieran: Je peux vous faire part de notre impression générale. Je me trouvais là-bas avec deux autres représentants de notre société et nous sommes allés voir des essais à Emsland, près de Lingen, après quoi, nous avons longuement discuté avec le chef du consortium MVP qui nous a décrit la technologie. Nous sommes également montés dans le dernier véhicule de ce type, le TRO-7. Nous avons pu constater que des progrès considérables ont été faits en matière de génie civil et d'autres aspects techniques. Au fond, il s'agit d'un système qui permet d'éliminer complètement les intersections.

Il est probable que les coûts de construction diminueront à mesure que nous connaissons mieux les matériaux et les problèmes de dynamique en cause. L'un des avantages évidents du système est qu'il s'adapte mieux à son environnement. Pour l'heure, nous voudrions mieux comprendre comment le système fonctionne, quels en sont les coûts réels et dans combien de temps on pourra en envisager une mise en oeuvre concrète. Mon impression personnelle est que nous verrons des trains de ce type dans les dix prochaines années, mais je n'ai pas de données définitives à ce sujet. Faudra-t-il attendre 10, 20 ou 30 ans? Je ne le sais vraiment pas, mais mes collègues et moi pensons que 10 ans sont probablement plus réalistes.

[Text]

[Translation]

• 1205

Mr. Angus: Have you also explored or are you going to examine what the Japanese are doing? We hear that they also have a demonstration project and that in fact they are much further advanced.

Mr. Scott: In mag-lev?

Mr. Angus: In mag-lev.

Mr. Scott: They do a different technique. I don't think that it is much further advanced. I was in Japan this year and rode their latest version of high-speed trains, in the cab, which was a very impressive operation, I have to tell you.

Mr. Kieran: One of their latest vehicles was destroyed in a fire, in early October.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Does CP have any interest in that?

Mr. Scott: Do you mean a financial interest? No, we do not have a financial interest. We have an intellectual interest.

Mr. Keyes: Mr. Scott, you strike me as someone who is very hard-nosed and with a very sharp pencil—

Mr. Wilson: Thank goodness.

Mr. Keyes: —when it comes to this whole business of passenger rail. That is the impression I have perceived after some of the answers you have given us. I want to re-ask the question again: why is CP involved in this particular study with Air Canada to look at passenger rail transportation?

Mr. Scott: The same thing. I guess the opening question suggested that either CP shouldn't be or hadn't been interested in delivering something of value and making a reasonable profit on it. That has never been the case. We have always been interested in doing something. We thought we could deliver value, charge for it, and make money out of it. I don't believe, as a person who sat through all of the MacPherson royal commission. . . As a matter of fact, I am the only person who ever attended all of the meetings of that commission, not even the commissioners did that—

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Scott: —and I felt very strongly that the country—and perhaps politicians—didn't see as clearly as we felt we did the evolution that was taking place and the reasons behind it. I wouldn't want an evolution to take place now, where we could contribute something and make an honest living from it, and not try to do our best to be prepared for it.

We approached Air Canada on that basis, because we feel that they have a strong, day-to-day knowledge of the market, certainly the airline market; and we know from that that they have to have a knowledge continuously of the alternative markets. We could bring to that some operating considerations that arose out of our interest if there is a useful service to be provided—I keep saying useful and practical. We don't want to be in a business that is artificially

M. Angus: Avez-vous également étudié ce que font les Japonais? Je crois savoir qu'ils ont un projet de démonstration et qu'ils sont en fait beaucoup plus avancés à ce sujet.

M. Scott: De lévitation magnétique?

M. Angus: Oui.

M. Scott: Leur technique est différente et je ne crois pas qu'ils soient plus avancés. Je me trouvais au Japon cette année où j'ai eu l'occasion de voyager dans la dernière version du train grande vitesse japonais, à côté du conducteur, et je puis vous dire que c'était une expérience fort impressionnante.

M. Kieran: L'un de leurs trains les plus modernes a pris feu au début du mois d'octobre.

M. Angus: Merci.

Le président: Monsieur Keyes.

M. Keyes: Le CP a-t-il un intérêt quelconque dans cela?

M. Scott: Voulez-vous parler d'un intérêt financier? Non, pas du tout. Cela nous intéresse sur le plan intellectuel.

M. Keyes: J'ai l'impression que vous êtes quelqu'un de très réfléchi, monsieur Scott, avec un sens très aigu des affaires. . .

M. Wilson: Dieu merci.

M. Keyes: . . .concernant tout le domaine du transport des passagers. C'est l'impression que j'ai retirée de vos réponses. Je vais donc vous poser à nouveau cette question: pourquoi le CP participe-t-il, avec Air Canada, à l'étude sur le transport ferroviaire des passagers?

M. Scott: Je vous répondrai comme tout à l'heure. Au début, vous aviez dit que le CP ne devrait pas s'intéresser ou n'était pas intéressé à offrir un service de qualité, en réalisant un profit raisonnable. Cela n'a jamais été le cas. Notre objectif est d'offrir un service de valeur et de faire des profits. Comme j'ai suivi tous les travaux de la Commission royale MacPherson, et je puis d'ailleurs dire que je suis le seul à avoir assisté à toutes ses réunions, puisque même les commissaires n'en ont pas tous. . .

Des voix: Oh! Oh!

M. Scott: . . .fait autant, j'ai nettement eu le sentiment que les Canadiens, voire les politiciens, ne voyaient pas aussi clairement que nous comment les choses évoluaient, et pourquoi. Je ne voudrais pas passer aujourd'hui à côté de changements auxquels nous pourrions participer en réalisant des profits satisfaisants.

C'est dans cet esprit que nous avons pris contact avec Air Canada, parce que nous pensons que cette société connaît parfaitement bien non seulement le marché du transport aérien, mais aussi des autres marchés éventuels. Nous avons donc pensé qu'elle pourrait ajouter à l'analyse certaines idées d'ordre opérationnel, au cas où il y aurait un service utile à fournir, et j'insiste, utile et pratique. Nous ne tenons absolument pas à nous lancer dans une activité artificielle. Ce

[Texte]

induced. We don't want to make our future there, we don't even want to make our present there. We have plenty of problems in delivering a viable value added freight service and trying to improve that. Lord knows, there is plenty of opportunity for us to go out and spend our lifetime improving our freight service.

If there is a practical passenger service and we can come along and make a practical and attractive proposition, then we would want to bid for it. The users, or governments, or whoever is going to make the final decision, will decide whether our offer is attractive enough to merit consideration. But we would like to be in a position to have a crack at it. If we are good enough, get it. If we aren't good enough, we will pass on to something else.

Mr. Keyes: Thank you.

Mr. Scott: I don't know whether that adequately answers your question.

Mr. Keyes: Yes, it does. Thank you.

The Chairman: Thank you, gentlemen. As a shareholder in your company, I am glad to see that we have hard-nosed businessmen at the helm of the railroad.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: Now that it is over with, I can declare my conflict of interest.

I do want to thank you for being prepared to come here this morning. It has been interesting hearing your points of view.

• 1210

I am not asking you to comment on this, but I think the people who are going to make the decisions—I think you obviously have to be pretty innovative to come up against the competition that VIA Rail, for example, is going to present. Obviously they're going to have a pretty good case to make. It's going to be interesting if we get to that point to see just what you're going to base your presentations on. Thanks very much.

Mr. Scott: Thank you.

The Chairman: The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1542

The Chairman: I call the meeting to order. This afternoon we have with us Ms Butler from the Consumers' Association of Canada as we resume our deliberations on high-speed rail.

We welcome you, Ms Butler, to the committee's deliberations. I invite you to make your presentation. I understand you don't have a written brief but you intend to make an oral presentation, which is fine. At the conclusion of your remarks I'll ask the committee to make any comments or ask a few questions as they deem fit.

[Traduction]

n'est pas ce que nous envisageons pour l'avenir, ni pour le présent, d'ailleurs. Nous avons déjà assez de problèmes pour assurer un service de qualité dans le secteur du transport des marchandises, et à l'améliorer le plus possible. Dieu sait que nous avons encore tous beaucoup à faire pour améliorer ce service.

Cela dit, si nous constatons qu'il soit possible d'offrir un service de transport de passagers rapide et rentable, nous voulons y participer. Il appartiendra alors aux usagers, aux gouvernements, ou à quiconque prendra la décision finale, de voir si notre offre est suffisamment intéressante. Notre objectif est d'être prêts à faire une offre si l'occasion s'en présente. Si elle est satisfaisante, nous nous mettrons en route. Si elle ne l'est pas, nous passerons à autre chose.

M. Keyes: Merci.

M. Scott: Je ne sais pas si cette réponse vous convient.

M. Keyes: Parfaitement. Merci.

Le président: Merci, messieurs. À titre d'actionnaire de votre société, je suis heureux de voir qu'elle est dirigée par des gens qui ont vraiment le sens des affaires.

Des voix: Oh! Oh!

Le président: Maintenant que la séance est terminée, je peux déclarer mon conflit d'intérêts.

Je vous remercie d'être venus témoigner ce matin devant notre comité et de nous avoir présenté votre point de vue qui était très intéressant.

Je ne vous demande pas de répondre mais je dois dire que vous devrez faire preuve d'ingéniosité pour faire face à la concurrence de Via Rail, par exemple. Ce sera intéressant de savoir, à ce moment-là, sur quoi reposera votre offre. Merci beaucoup.

M. Scott: Merci.

Le président: La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Cet après-midi, nous accueillons M^{me} Butler de l'Association des consommateurs du Canada; nous poursuivons notre étude portant sur le transport ferroviaire grande vitesse.

Madame Butler, bienvenue au comité. Veuillez s'il vous plaît nous présenter votre exposé. Je crois comprendre que vous n'avez pas rédigé de mémoire. Les observations que vous ferez oralement suffiront. Quand vous aurez terminé, je demanderai aux membres du comité s'ils veulent intervenir ou vous interroger, à leur choix.

[Text]

Ms Wendy Butler (Executive Vice-President, Ontario Division, Consumers' Association of Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. I have in fact written something short to read to you.

I am here as the executive vice-president of the Consumers' Association of Canada, Ontario Division. I was also a member of the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force. However, I'm here representing CAC Ontario, and I believe the co-chairman of the task force will be speaking to you at some point.

As you probably know, the Consumers' Association of Canada, CAC, is an independent, non-profit, voluntary organization, which represents and informs consumers and advocates action on their behalf to improve the quality of life. It is the largest organized consumer group in Canada. CAC Ontario, the Ontario branch of CAC, has about 50,000 members.

Consumer advocacy, consumer representation, and consumer education have been the major activities of CAC and of its local associations through its 43-year history. CAC Ontario keeps in touch with consumer concerns and opinions through a network of consumers who volunteer to answer questionnaires on various consumer issues. We also have local associations in seven cities.

CAC develops resolutions and policy to address specific issues and problems. It has long advocated a national transportation policy. It applauded the formation of the royal commission on national passenger transportation. At its annual meeting in 1990 CAC Ontario adopted a number of resolutions on transportation, which I will make available to you.

• 1545

It has been said and written many times that North Americans are in love with their automobiles. For many this will continue to be the case, but an increasing number of Canadians are becoming disillusioned with transportation by car, for a number of reasons. One of the factors in this disillusionment is the problem of expense. A growing number of Canadians cannot afford to own and operate a car, particularly one that is suitable for long-distance travel at high speeds. In addition, Ontario consumers sometimes face difficulties in obtaining car insurance, in terms of both cost and availability.

A second factor in the disillusionment is the safety factor. Driving a car is dangerous. We all know about the shockingly high incidence of accidents, injuries, and death on the roads. The increasing volume of traffic can only serve to accentuate this safety factor. For many consumers, travel in an automobile other than in the immediate vicinity of their homes is simply too frightening to contemplate. For these consumers alternative modes of transportation should be provided.

A third factor in this disillusionment is the environmental one. The environment shows up either at or near the top of concerns when consumers are polled. Consumers are increasingly aware that cars are a major source of pollution.

[Translation]

Mme Wendy Butler (vice-présidente exécutive, division de l'Ontario, Association des consommateurs du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai en fait rédigé un texte écrit assez court que je vais vous lire.

Je suis ici à titre de vice-présidente exécutive de l'Association des consommateurs du Canada, division de l'Ontario. Je suis également membre du groupe de travail Ontario-Québec sur le train grande vitesse. Je représente ici uniquement l'ACC Ontario; je pense que le coprésident du groupe de travail est censé vous adresser la parole à un moment donné.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que l'Association des consommateurs du Canada, l'ACC, est un organisme indépendant, bénévole, sans but lucratif, qui représente et informe les consommateurs; elle agit également en leur nom en vue d'améliorer notre qualité de vie. C'est le plus important regroupement de consommateurs au Canada. L'ACC Ontario, la division ontarienne de l'Association, compte quelque 50,000 membres.

Défendre, représenter et informer les consommateurs constituent les principales activités de l'ACC et de ses associations locales depuis 43 ans qu'elle existe. L'ACC Ontario se tient au fait des préoccupations et opinions des consommateurs grâce à un réseau formé de consommateurs bénévoles qui répondent à des questionnaires sur divers sujets intéressant la consommation. Il y a également des associations locales dans sept villes.

L'ACC adopte des résolutions et des politiques en vue de régler des problèmes précis. Elle préconise depuis longtemps une politique nationale du transport. Elle a applaudi à la création d'une commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers. À son assemblée annuelle de 1990, l'ACC Ontario a adopté un certain nombre de résolutions sur les transports que je vais vous transmettre.

On a dit et écrit souvent que les Nord-américains et leurs automobiles sont inséparables. Pour beaucoup, cela ne va pas changer, mais de plus en plus nombreux, les Canadiens sont désenchantés du transport en automobile et pour plusieurs raisons. L'une d'elles, c'est le coût. Un nombre croissant d'entre eux n'ont plus les moyens d'acheter une voiture et de la défrayer, surtout si elle est conçue pour de longs trajets à grande vitesse. En outre, les consommateurs ontariens ont parfois du mal à trouver une assurance-automobile abordable ou même à se faire tout simplement assurer.

Un autre motif de désenchantement, c'est la sécurité. Conduire une automobile est dangereux. Nous connaissons tous le taux élevé d'accidents, de blessures et de décès imputables aux voitures. Une circulation de plus en plus dense ne peut qu'accroître les risques. Beaucoup de consommateurs sont effrayés à l'idée de prendre la route au volant de leur auto pour se rendre dans d'autres villes. Il faut donc leur offrir d'autres moyens de transport.

L'environnement est un autre facteur. Selon les sondages, il vient en tête de liste ou presque, parmi les préoccupations des consommateurs. Ceux-ci sont de plus en plus nombreux à savoir que l'automobile est l'une des

[Texte]

In addition to the direct pollution caused by the automobile, the energy consumed by cars, particularly when there is only one person travelling in that car, makes it a relatively inefficient mode of transportation. As the link between energy and the environment is made clearer to the public, this inefficiency will be even more intolerable.

The final environmental concern is the question of land use. Highways take up a great deal of valuable land. Building highways to accommodate more and more cars should be questioned not only in terms of the huge expense but also in terms of land use.

Because of all these factors, as well as the simple fact that there are many people who simply cannot drive a car, CAC Ontario believes that all Canadian consumers should have the choice of using public transportation in place of automobiles. As the population increases and congestion on the roads and pollution increase, CAC Ontario believes it will become more and more important for consumers to have alternatives to cars in transportation, particularly in areas outside major urban centres.

Government policy must address the present inability of consumers to travel, either for business or for pleasure, other than by car. Many small towns are not served by public transportation systems or, if served, the scheduling provided is such that these alternative modes of transportation are virtually unusable.

CAC Ontario believes that governments not only will have to provide alternatives but will have to offer incentives to get people out of their cars and off the roads. At the same time, improving safety on roads and highways should be an urgent priority for all levels of government and all levels of government should contribute to the cost of increased road safety.

Buses provide a travel mode that is popular with consumers who are budget conscious particularly. It may become less popular as congestion on the roads increases. Buses contribute to the pollution problem as well as the congestion and are not readily accessible to consumers who are handicapped, frail, or elderly. However, we do see a continuing role for buses in an intermodal transportation system.

Travel by air will continue to be a vital part of Canada's transportation framework even though for many the cost of air fares and the expense of accessing the airport make this mode of travel inaccessible. Congestion at major airports has become a serious problem to consumers. This includes congestion at the access to the airport, in the airport itself, and at the take-off and landing stages of flights.

The provision of alternate modes of transportation is an obvious part of the solution for this congestion, as well as serving those consumers who cannot afford to fly. An alternate method of transportation to short-haul air travel

[Traduction]

principales sources de pollution. En outre, l'énergie que consomme une automobile où voyage une seule personne en fait un mode de transport plutôt inefficace. Les gens étant de plus en plus conscients du lien entre l'énergie et l'environnement, cette inefficacité devient de moins en moins acceptable.

Enfin, l'utilisation des terres entre également en jeu. Les autoroutes empiètent sur de grandes superficies de terres arables. Il faut remettre en question la construction de nouvelles autoroutes en vue d'accueillir un nombre croissant d'automobiles non seulement parce que cela coûte très cher, mais aussi parce que ce n'est peut-être pas une utilisation très judicieuse des terres.

Pour toutes ces raisons, et aussi tout simplement parce que beaucoup de gens ne peuvent pas conduire, l'ACC Ontario croit que tous les consommateurs ontariens devraient disposer de transports publics qui remplaceraient l'automobile. Étant donné l'accroissement de la population, de la congestion routière et de la pollution, l'ACC Ontario croit qu'il sera de plus en plus important d'offrir aux consommateurs des moyens de transport autres que l'automobile, surtout en dehors des grands centres urbains.

La politique gouvernementale doit s'attaquer aux problèmes des consommateurs qui n'ont pas le choix de voyager, soit pour affaires ou pour loisirs, autrement qu'en voiture. Beaucoup de petites villes ne sont pas desservies par les transports publics ou alors, l'horaire est tel que ces moyens de transport sont pratiquement inutilisables.

L'ACC Ontario croit que les gouvernements devront offrir non seulement des solutions de rechange, mais aussi des incitatifs pour amener les gens à abandonner l'usage de l'automobile. En même temps, tous les ordres de gouvernement devraient avoir comme priorité d'améliorer sans tarder la sécurité des routes et autoroutes et participer au financement nécessaire à cette fin.

Les autobus sont un mode de transport populaire auprès des consommateurs, surtout ceux qui ont des contraintes budgétaires, mais ils perdront probablement de leur popularité si les routes deviennent encore plus encombrées. Les autobus contribuent à la pollution autant qu'aux embouteillages et sont difficilement accessibles aux handicapés et aux personnes âgées. Néanmoins, nous croyons que l'autobus continuera d'avoir sa place dans un système de transport mixte.

L'avion demeurera vital pour le transport au Canada, même si les tarifs et l'accès à l'aéroport en font un moyen qui n'est pas à la portée de toutes les bourses. La congestion des grands aéroports est devenue un problème grave pour les consommateurs. Cela comprend les embouteillages pour se rendre à l'aéroport et en revenir, l'encombrement à l'aéroport même et la congestion au moment du décollage et de l'atterrissage.

Une solution évidente à cet engorgement consiste à fournir d'autres moyens de transport, ce qui aiderait en même temps ceux qui n'ont pas les moyens de prendre l'avion. On pourrait décongestionner les aéroports en

[Text]

would serve to reduce congestion. Since the take-off and landing of planes require a great deal of fuel, it would make sense to reduce short-haul air travel in order to conserve fuel and reduce pollution. It would also reduce the need for additional airports and runways in major urban centres.

Consumers are becoming increasingly concerned about the need to conserve energy, reduce pollution, and protect the environment. This concern is beginning to affect the behaviour of consumers in the marketplace. CAC Ontario can expect consumers to exert increasing pressure on business and government to make decisions that will give priority to concern for the environment.

• 1550

The concern for the environment becomes a plus factor when looking at rail travel. Travel by train has a long history in Canada and has been an integral part of the country for many years. However, the recent history of rail travel leaves us with major concerns about the overall transportation policy of this country. The fairly recent drastic cuts to VIA Rail passenger service went through in spite of extensive protest by federal, provincial, and municipal governments, by unions, business, and consumer groups, and individuals from all walks of life.

It is said that 60% of Canadians were against the cuts. To many people, the cuts did not appear to have been planned to create as little inconvenience as possible. To the contrary, it seemed that the cuts were made in order to do as much damage as possible to passenger rail travel in Canada.

The history of VIA Rail is not a happy one. Many consumers believe that VIA was never given a fair chance to provide a service that would be efficient and popular. From the beginning, it has been hindered by the debt it inherited from the previous providers of passenger service, by out-of-date labour agreements, by inflexible regulations, by high trackage fees, by inadequate equipment, and even by senior management with a conflict, or perceived conflict, of interest.

On the other hand, we know that trains are relatively safe and they are, or can be, a very relaxing and comfortable place in which to travel. They can also be a good place in which to work and travel at the same time. Travel by rail is much more energy efficient than by planes or automobile or bus, provided that the trains are full.

Trains can be low polluters. Train tracks do not take up as much space as highways or airport runways in urban areas. CAC Ontario strongly urges careful investigation of the problems VIA faces, and an attempt to provide solutions to these problems.

Although maintaining and improving the operation of VIA should be a priority, we also urge an optimistic approach to the potential of a high-speed rail service between some major urban centres as an alternative to short-haul flights

[Translation]

remplaçant les courts-courriers par autre chose. Comme le décollage et l'atterrissage des avions nécessitent énormément de carburant, il serait logique de diminuer le nombre de vols pour les courts trajets afin d'économiser du carburant et de réduire la pollution. On ne serait plus obligé non plus de construire de nouveaux aéroports et de nouvelles pistes dans les grands centres urbains.

Les consommateurs s'intéressent de plus en plus à la nécessité d'économiser l'énergie, de réduire la pollution et de protéger l'environnement. Cet intérêt commence à se refléter sur les habitudes de consommation. L'ACC Ontario s'attend à ce que les consommateurs exercent de plus en plus de pressions sur les secteurs d'affaires et le gouvernement pour qu'ils prennent leurs décisions en accordant la priorité à l'environnement.

L'avantage que présente le transport ferroviaire est accentué si l'on tient compte des préoccupations environnementales. C'est un moyen de transport qui, depuis longtemps, fait partie intégrante de l'histoire du Canada. Cependant, depuis quelque temps, le sort qu'on lui réserve nous fait craindre le pire pour la politique nationale des transports. VIA Rail, le service voyageurs, a subi assez récemment des coupures draconiennes en dépit des protestations des gouvernements fédéral et provinciaux, des administrations municipales, des syndicats, des entreprises, des associations de consommateurs et des simples citoyens de tous les milieux.

On dit que 60 p. 100 des Canadiens s'opposaient à ces réductions de service. Beaucoup ont pensé que la planification ne s'était pas faite en prenant soin d'incommoder le moins possible le public. Bien au contraire, on n'aurait pas fait autrement si l'on avait voulu nuire le plus possible au transport ferroviaire des voyageurs au Canada.

VIA Rail n'a pas une histoire très heureuse. Beaucoup de consommateurs sont convaincus que VIA n'a jamais vraiment eu la chance d'offrir un service efficace et populaire. Depuis sa fondation, elle a été entravée par la dette dont elle a hérité des anciens services voyageurs, par des conventions collectives dépassées, une réglementation rigoureuse, des droits de circulation élevés, un matériel désuet et même une haute direction qui donne l'impression, à tort ou à raison, d'être en conflit d'intérêts.

Par contre, nous savons que les trains sont un moyen de transport relativement sûr, reposant et confortable. Ils permettent de travailler durant le voyage. Le transport ferroviaire utilise beaucoup moins d'énergie que l'avion, l'automobile ou l'autobus, à condition que les trains soient pleins.

Les trains ne polluent pas beaucoup. Les voies ferrées prennent beaucoup moins de place que les autoroutes ou les pistes d'atterrissage en régions urbaines. L'ACC Ontario vous encourage fermement à étudier attentivement les problèmes de VIA dans le but de proposer des solutions.

Bien que le maintien et l'amélioration des opérations de VIA doivent être prioritaires, nous vous incitons aussi à jeter un regard favorable sur le train grande vitesse pour relier certains grands centres urbains, au lieu des courts-courriers et

[Texte]

and trips by automobile. We stongly believe that an intermodal transportation network, including high-speed rail, could be successful in Canada, as it is in many other countries. One of the major problems in public transportation today is the lack of intermodal, or multimodal facilities in most Canadian urban centres.

In an ideal community, the consumer could choose the particular mix of transportation modes that would provide the best service. Such a passenger could easily transfer from regional to commuter to local transportation, using planes, trains, and buses. The opposite to intermodality is the case today in many, if not most, communities. Train and bus stations have often been deliberately placed far apart so that the consumer cannot easily transfer from one travel mode to another. Municipalities and providers of transportation need to be persuaded that serving the needs of consumers will increase business much faster than attempts to inhibit choice and competition.

Visible and invisible public subsidies are another important subject to be addressed. They are perhaps being adequately addressed now by the Royal Commission on National Passenger Transportation. It is CAC Ontario's understanding that all transportation modes in this country and in others are very heavily subsidized. How much subsidization exists in Canada in any specific travel mode is very difficult to determine, because all levels of government are involved, and there are so many ways to subsidize. A method should be developed that will enable everyone to make fair and honest comparisons. CAC Ontario urges that this issue be addressed, and the current actual subsidy levels enjoyed by the various travel modes be clearly identified.

It is often suggested that all travel modes should be equally subsidized. In that event, we would have fair competition, a level playing field. However, governments may have to intervene in the transportation marketplace of the future, in the interest of environmental protection, pollution control, and public safety. This is certainly being done in other countries.

For example, in some European countries where high-speed train service has been implemented, inter-city bus service is forbidden. Airfares are deliberately set much higher than train fares, and travel by car has been discouraged by high gasoline taxes, and by tolls charged for using the roads. We are not necessarily advocating such a policy for Canada, but CAC Ontario thinks incentives may have to be offered to persuade Canadians to travel less by car and more by environmentally preferable methods.

[Traduction]

de l'automobile. Nous sommes convaincus qu'un réseau de transport multimodal, comprenant un train grande vitesse, pourrait avoir autant de succès au Canada qu'il en a dans beaucoup d'autres pays. À l'heure actuelle, l'un des principaux problèmes des transports publics, c'est l'absence d'installations intermodales ou multimodales dans la plupart des grands centres urbains canadiens.

Idéalement, le consommateur devrait pouvoir choisir la combinaison de moyens de transport qui lui convient le mieux. Ainsi, il pourrait passer facilement d'un réseau régional à un réseau de banlieue puis à un réseau local, en avion, en train ou en autobus. Ce que l'on trouve actuellement dans la plupart des localités, c'est tout le contraire de l'intermodalité. Les gares de trains et d'autobus ont été délibérément construites si loin les unes des autres que le voyageur ne peut pas passer facilement d'un mode de transport à l'autre. Il faut convaincre les municipalités et les entreprises de transport qu'en répondant aux besoins des consommateurs, elles grossiraient beaucoup plus facilement leur clientèle qu'en tentant de limiter les choix et la concurrence.

Il importe aussi d'étudier les subventions gouvernementales visibles et invisibles. Peut-être que la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers s'attaque efficacement à ce dossier. L'ACC Ontario croit savoir que tous les moyens de transport au Canada et à l'étranger sont très largement subventionnés. Il est assez difficile de déterminer le taux des subventions accordées à chaque moyen de transport au Canada parce qu'elles proviennent de tous les ordres de gouvernement et prennent toutes sortes de formes. Il faudrait trouver une méthode qui permettrait à chacun de faire des comparaisons justes et honnêtes. L'ACC Ontario souhaite ardemment que la question soit étudiée et que le niveau actuel des subventions soit connu pour les divers moyens de transport.

On propose souvent que tous les modes de transport reçoivent les mêmes subventions. Le cas échéant, la concurrence serait loyale, tous étant sur un pied d'égalité. Cependant, les gouvernements auront peut-être à intervenir dans le domaine des transports en vue de protéger l'environnement, de limiter la pollution et d'assurer la sécurité des passagers. C'est ainsi que cela se passe dans d'autres pays.

Par exemple, dans certains pays européens où il existe un service ferroviaire grande vitesse, il est interdit d'offrir un service d'autobus inter-villes. Les tarifs aériens sont délibérément beaucoup plus élevés que les tarifs ferroviaires et de lourdes taxes sur l'essence et les péages découragent l'utilisation de l'automobile. Nous ne préconisons pas nécessairement l'adoption d'une politique semblable au Canada, mais l'ACC Ontario croit qu'il faudrait adopter des mesures incitatives afin de convaincre les Canadiens de moins utiliser leur automobile pour voyager au profit de modes de transport plus écologiques.

• 1555

We need to thoroughly understand what the subsidies are today and the possibilities and ramifications of changing them.

Il nous faut connaître parfaitement les subventions actuelles ainsi que les possibilités de changement et leurs répercussions probables.

[Text]

Finally, we want to say something about transportation for consumers with special needs—those who are frail, handicapped, old, young or pregnant. It is shocking that even at Toronto's Union Station, a person who cannot use stairs must know enough to seek assistance from a station employee and ask to use the freight elevator.

In addition, there is the problem of boarding the train from a platform that is at a different level. All consumers in Canada and visitors to Canada need a mode of travel which they can physically access and financially afford. When it comes to public transportation, we at CAC Ontario feel that no one should be left behind. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Ms Butler. I just would like to advise you that we're going to deviate somewhat from the norm here in consultation with Mr. Keyes of the Official Opposition, as Mr. Richardson of the government side has to meet an obligation very shortly. Mr. Keyes has suggested that Mr. Richardson be allowed to lead off, so I'll call Mr. Richardson.

Mr. Angus: Then we follow the normal rotation, right?

Mr. Richardson: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Keyes.

Welcome, Ms Butler. I was almost as surprised with the introduction of your comments when you suggested that the travelling public is becoming disillusioned with the automobile. I wondered if that was a recent development, as I noticed you are or were a member of the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force and it seemed to mirror in its forecast what our committee learned in Europe.

We learned that despite the fact that high-speed rail services have been very successful at capturing airline traffic, they have not been successful in getting people out of their cars. Therefore they have not, in the European experience, reduced air pollution, congestion on the highways or the accident rate very much at all.

It seems to be confirmed in your report—that is, the report of the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force—and I notice in a graph in table 4.4 where it looks at... I'm sure you are aware of the total modal share comparison charts where they show rail, air, bus and auto, as well as the numbers of people and the percentages.

I just want to take the example of the automobile in the corridor. The base year was 1987—I don't imagine there has been a significant change since 1987; your report was probably from May 1991. It showed that 89.9% of the traffic in the corridor was by automobile. If there was a 200-kilometre-per-hour train, this would be reduced to 89.4%, while a 300-kilometre-per-hour train would reduce it to 87.5% of automobile traffic. By the time it was built, should it be built, it still indicates that in real numbers, the traffic volumes of individuals travelling by that mode would still increase.

So I guess I'm kind of wondering where you get the notion... Or do you not also find some kind of disparity in your comment that people are getting away from cars if your own report indicates an agreement with the European experience that it will continue to rise?

[Translation]

Enfin, nous voulons dire un mot au sujet des consommateurs qui ont des besoins spéciaux—les personnes qui sont frêles, handicapées, âgées, jeunes ou enceintes. Il est aberrant qu'à la gare de Toronto, une personne incapable d'utiliser les escaliers soit obligée de demander l'aide d'un employé pour prendre le monte-charge.

Il y a également le problème de monter dans le train à partir d'un quai dénivélé par rapport au wagon. Tous les consommateurs canadiens et les touristes ont besoin d'un moyen de transport physiquement et financièrement accessible. L'ACC Ontario croit que les transports publics devraient desservir tout le monde sans exception. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, madame Butler. Je veux vous prévenir que nous allons déroger à la règle, avec l'assentiment de M. Keyes de l'opposition officielle, parce que M. Richardson, député ministériel, est obligé de nous quitter très bientôt. M. Keyes a proposé que M. Richardson soit autorisé à commencer. Allez-y, monsieur Richardson.

M. Angus: Allons-nous suivre ensuite l'ordre habituel?

M. Richardson: Merci, monsieur le président et monsieur Keyes.

Madame Butler, bienvenue. J'ai été très étonné de vous entendre dire que les voyageurs sont de plus en plus désenchantés de l'automobile. Je me demande si c'est quelque chose de récent, car j'ai remarqué que vous êtes ou étiez membre du groupe de travail Ontario-Québec sur le train grande vitesse dont les prévisions sont le miroir de ce que notre comité a constaté en Europe.

Nous avons appris que si les services ferroviaires grande vitesse ont réussi à récupérer les clients du transport aérien, ils n'ont toutefois pas pu convaincre les gens d'abandonner l'automobile. Par conséquent, en Europe, les trains grande vitesse n'ont pas réussi à réduire la pollution atmosphérique, la congestion des autoroutes ni le nombre d'accidents.

Votre rapport—c'est-à-dire celui du groupe de travail Ontario-Québec sur le train grande vitesse—semble le confirmer et je remarque dans un graphique, tableau 4.4, que... Vous connaissez certainement les tableaux comparant la part des divers moyens de transport, c'est-à-dire le train, l'avion, l'autobus et l'auto, ainsi que le nombre de passagers et les pourcentages.

Prenons, par exemple, l'automobile dans le corridor. L'année de référence est 1987—je ne crois pas qu'il y ait eu de grands changements depuis; votre rapport date probablement de mai 1991. Il indique que 89,9 p. 100 des passagers dans le corridor ont voyagé en automobile. Si l'on disposait d'un train roulant à 200 km/heure, la proportion d'automobilistes passerait à 89,4 p. 100, et à 87,5 p. 100 si le train roule à 300 km/heure. Si jamais un tel service est offert, et considérant le temps qu'il faut pour construire les installations, le nombre réel des personnes voyageant en automobile augmenterait de toute façon.

Je me demande donc où vous êtes allée chercher l'idée que... N'est-il pas un peu contradictoire d'affirmer que les gens commencent à abandonner l'automobile, alors que le rapport même de votre groupe de travail semble avaliser les chiffres pour l'Europe qui continuent d'augmenter?

[Texte]

Ms Butler: Well, as I said in my report just now, Canadians are in love with their automobiles and there's no question about that, but I think taking it in the overall context, we at CAC Ontario see that people are very concerned about driving for many reasons that I have just outlined.

I think when you look ahead, we know that to make a huge change such as introducing high-speed rail is going to take many years. We have to look at all the factors involved.

With the rapid train task force, we expressed in our report the fact that we had some concern about our own ridership forecasting because of the basic research we were forced to base our work on. We pointed out that perhaps our report gave a somewhat conservative estimate of future demand for training.

• 1600

I've also said that I think there would have to be incentives to get people out of their cars. It's a big problem. People are unhappy about driving, but they love the convenience of the car. We will have to offer something very attractive or else driving will have to get a lot worse before they'll get out of their cars. I agree.

Mr. Richardson: From your experience on the task force—you went through a lot of information, spent a lot of time with us—do you think it's worth it?

Ms Butler: All the members of the task force were tremendously excited at the possibility of having fast trains in Ontario and Quebec. There was no one on the task force who didn't think it would be a wonderful thing for Canada, for Ontario and Quebec. Not only that, we feel, after visiting various places in Europe and in Japan and in the U.S., where a fast train is so successful, that if we don't have it, it may be really disastrous in a few years. I know that the expense and the problems of introducing it are formidable, but can we afford not to?

Mr. Richardson: Thank you.

The Chairman: Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Welcome, Wendy, to the committee and thank you for your input, especially from the consumer side of things.

Mr. Richardson made a comment concerning the automobile that maybe should be corrected for the record. Between Paris and Lyon, for example, there's been an increase or a movement away from the automobile to the high-speed train. The figure for new traffic is 20%. That is a pretty sizeable chunk, on top of which the Paris-Lyon line, for example, the high-speed system, has a passenger load of some 20 million people. You have to wonder how many of those 20 million would be back onto the highway if they didn't have a viable high-speed system of rail going between the two major centres.

[Traduction]

Mme Butler: Comme je viens de le dire, il est évident que les Canadiens demeurent épris de leurs automobiles, mais dans l'ensemble, l'ACC Ontario constate que les gens commencent à s'en inquiéter pour les nombreuses raisons que je vous ai exposées.

Quant à l'avenir, nous savons qu'il faudra des années pour renverser la tendance en introduisant, par exemple, le transport ferroviaire grande vitesse. Il faut examiner tous les facteurs qui interviennent.

Le groupe de travail sur le train grande vitesse a précisé, dans son rapport, qu'il faisait certaines réserves au sujet du nombre de passagers prévu étant donné la recherche fondamentale sur laquelle il a dû s'appuyer. Il a fait remarquer que son rapport donnait une estimation prudente de la demande future pour le transport ferroviaire.

J'ai dit aussi qu'il faudrait adopter des mesures incitatives pour encourager le public à abandonner l'automobile. C'est un grave problème. Les gens n'aiment pas conduire, mais ils apprécient la commodité de la voiture. Il nous faudra leur offrir quelque chose d'irrésistible, sinon il faudra attendre que la circulation routière empire sensiblement avant qu'on n'abandonne l'automobile. Je suis d'accord avec vous.

M. Richardson: Au cours de votre participation au groupe de travail—vous avez compulsé un tas d'informations et passé beaucoup de temps avec nous—croyez-vous que tout cela en vaille la peine?

Mme Butler: Tous les membres du groupe de travail étaient absolument enthousiasmés à l'idée qu'il puisse y avoir un service ferroviaire grande vitesse en Ontario et au Québec. Ils étaient unanimes à affirmer que ce serait merveilleux pour le Canada, pour l'Ontario et pour le Québec. De plus, après avoir visité diverses villes d'Europe, du Japon et des États-Unis, où ce service a tant de succès, nous sommes convaincus que ce sera la catastrophe si, d'ici quelques années, nous n'avons toujours pas de train grande vitesse. Je sais que cela coûte très cher et que la construction pose des problèmes, mais avons-nous les moyens de faire autrement?

M. Richardson: Merci.

Le président: Monsieur Keyes.

M. Keyes: Wendy, bienvenue au comité et merci de venir nous faire part du point de vue des consommateurs.

M. Richardson a fait, au sujet de l'automobile, une réflexion qui mérite d'être corrigée. Entre Paris et Lyon, par exemple, on a constaté que les gens avaient délaissé l'automobile au profit du train grande vitesse. L'achalandage a augmenté de 20 p. 100. C'est beaucoup, surtout qu'en plus de ces nouveaux passagers, la ligne Paris-Lyon, par exemple, le TGV, transporte quelque 20 millions de personnes. Il faut se demander combien d'entre eux reprendraient la route s'il n'y avait pas de TGV viable pour relier ces deux grandes villes.

[Text]

I am glad, Ms Butler, that you are here, and the objective of your committee and the association is to educate consumers. Has there been any discussion in your group vis-à-vis what I would like to address as a multimodal vision for transportation for the future? More specifically, we will be asking the airlines and other organizations before us, at least I will be, whether high-speed rail is a viable mode of transportation for the future in the high-speed corridor. That's a decision we hope to take in a relatively short period of time. But in the meantime, there are other situations that are occurring in the transportation sector, and you've mentioned a few already—the expansion of highways, etc. It is most notable in highly populated areas like Toronto, where the highways seem to get wider and wider.

There is consideration of expansion at Pearson International Airport, three additional runways, which your group is very familiar with, because it does address that non-monetary item of quality of life. What is your organization thinking when it says, look, here's the government provincially and federally and every other way thinking about high-speed rail and yet, at the same time, they're actively pursuing expansion of things like roads and the airport?

Ms Butler: Our people who've studied transportation issues over the years feel very strongly that we need a national transportation policy and that the fast train must only be seen in a network of a total intermodal transportation network.

We feel very strongly that, for instance, we cannot have fast train at the expense of regional or local train service. If you put in a fast train, then what are you going to do about all the stations where the fast train can't stop? It has to be seen in a total picture. We feel very strongly that there should be an improvement in the way that the various types of public transportation work together. I know in my city, the bus terminal and the train station couldn't be further apart than they are now, whereas they should in fact be next door to each other.

• 1605

We also feel that all levels of government should work together on this. The municipal, provincial and federal governments should be working together on this, because they would all benefit.

Mr. Keyes: Does the Consumers' Association of Canada ever do any census-taking or surveys or ask questions?

Ms Butler: Yes, indeed. I am here today representing CAC Ontario. I can't speak for CAC national, but all the provincial organizations and the national do undertake surveys regularly.

Mr. Keyes: Has it ever done a survey, either provincially or nationally, estimating how many people would leave their cars for a high-speed rail system or an efficient rail system?

Ms Butler: I am not aware of such a survey having been carried out. It would be a good one to do.

Mr. Keyes: Wider highways and larger, noisier airports. . . you encourage us to have an optimistic approach addressing our high-speed rail situation.

[Translation]

Madame Butler, je suis heureux que vous soyez ici puisque l'objectif, de votre comité et de votre association, est d'informer le consommateur. Votre association a-t-elle discuté d'un réseau de transport multimodal pour l'avenir? Plus précisément, nous allons demander aux compagnies aériennes et aux autres organismes qui vont comparaître devant nous, si le train grande vitesse est un moyen de transport viable pour l'avenir dans le corridor grande vitesse. Nous espérons en arriver à une décision à ce sujet assez rapidement. Dans l'intervalle, d'autres problèmes se posent dans le secteur des transports et vous en avez mentionné quelques-uns—l'élargissement des autoroutes, etc. C'est particulièrement évident dans les régions plus densément peuplées comme Toronto où les autoroutes semblent s'élargir de plus en plus.

On songe actuellement à agrandir l'aéroport international Pearson en ajoutant trois nouvelles pistes. Votre association est au courant de ce projet qui influera sur la qualité de vie, une considération n'ayant rien à voir avec l'argent. Quand vous voyez tous les ordres de gouvernement, provincial, fédéral, etc., réfléchir au train grande vitesse tout en procédant activement à l'agrandissement des autoroutes et de l'aéroport, quelles réflexions vous faites-vous?

Mme Butler: Les membres de notre association qui étudient depuis des années les questions de transport sont convaincus qu'il nous faut une politique nationale des transports et que le TGV doit être considéré comme une simple partie d'un réseau intermodal.

Nous sommes également convaincus que le train grande vitesse ne peut remplacer les trains régionaux ou locaux, sinon que faire de toutes les gares où le train ne peut pas s'arrêter? Il faut penser à tout. Nous tenons à ce qu'on améliore la corrélation entre les divers transports publics. Je sais que, dans ma ville, les deux gares d'autobus et de trains sont chacune à un bout de la ville, alors qu'elles devraient être voisines.

Nous croyons également que tous les ordres de gouvernement devraient travailler de concert. Les administrations municipales et les gouvernements provinciaux et fédéral devraient collaborer parce que tous en tireront profit.

M. Keyes: Est-ce qu'il arrive à l'Association des consommateurs du Canada de faire des sondages ou des enquêtes?

Mme Butler: Certainement. Je représente ici aujourd'hui l'ACC Ontario. Je ne peux vous parler au nom de l'ACC nationale, mais toutes les organisations provinciales et l'Association nationale font régulièrement des sondages.

M. Keyes: A-t-on jamais fait un sondage provincial ou national en vue d'estimer le nombre de personnes qui délaisseraient l'automobile au profit d'un train grande vitesse ou d'un service ferroviaire plus efficace?

Mme Butler: À ma connaissance, on n'a jamais fait un tel sondage. Ce serait une bonne idée.

M. Keyes: Des autoroutes plus larges, des aéroports plus grands et plus bruyants. . . Vous nous encouragez à envisager avec optimisme la question du train grande vitesse.

[Texte]

Ms Butler: I definitely do.

Mr. Keyes: In your knowledgeable opinion, are consumers prepared to pay through taxes, which they will end up doing, for say a project that would cost them money for an infrastructure, a dedicated line and all the money we will need to put that line on the ground? Do you think consumers would be prepared to pay for that, if private enterprise were to pick-up the cost of the train sets and the operating expenses?

Ms Butler: That is a very, very difficult question. People don't want any more taxes than they have now. I think if we look at the long term and the alternatives to having a high-speed train service, we have to wonder how we cannot have it. Yes, it's going to cost a great deal of money and government will probably have to finance the infrastructure, as has been done in every other country.

I think the main concern from the consumer's point of view is that it be done in a very responsible way, that all governments co-operate, and that the consumer benefit in the long run. It wouldn't be satisfactory if, for instance, it just served the business class and not the people travelling for other reasons.

Mr. Keyes: I would then be correct, Ms Butler, in assuming that—and I found your earlier statement very interesting that the three levels of government must co-ordinate to the point at which we know what we are paying for: better roads, construction of wider highways, infrastructure costs for expanded airports, upgrading for existing trackage, or whatever. If we knew what we were paying for with these alternative forms of transportation, maybe we could have a “let's take from Peter to pay for Paul” new system of high-speed rail. Maybe we could say the federal government allocates to the provinces so many hundred millions of dollars for expansion of the 403, but the province won't need that money to expand the 403 because people will be able to take a high-speed rail from Toronto to Montreal, so we therefore won't have to expand that highway another two lanes. Do you follow what I mean?

Ms Butler: Yes, I do, but unfortunately we probably still need the expansion of the highways in the immediate future.

I wanted to refer to one of your remarks about the Paris-Lyon line. I understand that Lyon was very instrumental in getting that line put in. It wanted it. It saw it as a great opportunity for that city to grow and develop, and it contributed greatly to it. I think that is the kind of attitude we would have to have. Municipalities would have to see what an advantage it could be to have it and to contribute in various ways in order for the cost to be reasonably acceptable.

Mr. Keyes: Instead of relying on surveys or even on populations in certain centres, the municipalities would have to take the risk to say that the train traffic would come to them if the high-speed rail were there.

Ms Butler: That sort of thing, yes.

[Traduction]

Mme Butler: Tout à fait.

M. Keyes: À votre avis, les consommateurs sont-ils disposés à payer des taxes pour financer une infrastructure, une voie ferrée spéciale et tout ce qu'il faut pour offrir un tel service? Croyez-vous qu'ils seront prêts à payer pour ce service si l'entreprise privée devait assumer le coût d'installation et de fonctionnement de ces trains?

Mme Butler: Ce n'est pas une question facile, loin de là. Les contribuables s'estiment déjà suffisamment imposés. À long terme, étant donné ce qui se passerait en l'absence de train grande vitesse, il faut se demander comment on pourrait s'en passer. Oui, cela va coûter cher et le gouvernement sera sans doute obligé de financer l'infrastructure comme l'ont fait tous les autres pays.

Ce qui intéresse surtout les consommateurs, c'est que les choses se fassent de façon responsable, que tous les gouvernements coopèrent et que le consommateur en profite à longue échéance. Il ne suffirait pas, par exemple, que seuls les gens d'affaires en profitent à l'exclusion de ceux qui voyagent pour leur plaisir.

M. Keyes: J'aurais donc raison de croire, madame Butler, que—j'ai trouvé très intéressante votre remarque d'un peu plus tôt au sujet de la coordination des subventions par les trois ordres de gouvernement afin qu'on sache ce pourquoi l'on paye: de meilleures routes, des autoroutes plus larges, l'infrastructure pour l'agrandissement des aéroports, la réfection des voies ferrées, etc. Si nous savions précisément ce que nous coûtent les divers modes de transport, peut-être pourrions-nous trouver l'argent qu'il faut pour implanter un service ferroviaire grande vitesse en puisant dans une caisse pour alimenter une autre. Peut-être qu'au lieu d'allouer des centaines de millions de dollars au gouvernement provincial pour élargir la 403, le gouvernement fédéral pourrait décider que cette dépense serait inutile, puisqu'on pourrait voyager en TGV entre Toronto et Montréal, ce qui rendrait inutile la construction de deux voies d'autoroute supplémentaires. Est-ce que vous voyez ce que je veux dire?

Mme Butler: Oui, mais malheureusement il nous faudra tout de même élargir les autoroutes dans l'avenir immédiat.

Je voudrais revenir à l'une de vos observations au sujet de la ligne Paris-Lyon. Je crois savoir que c'est en grande partie grâce à Lyon qu'il y a un TGV. C'est cette ville qui a beaucoup insisté là-dessus parce qu'elle y voyait une grande possibilité de croissance économique. Elle y a donc énormément contribué. Voilà le genre d'attitude qu'il nous faut avoir. Les municipalités doivent percevoir le TGV comme un avantage et, donc, contribuer de diverses façons à la réalisation du projet afin que les coûts soient relativement acceptables.

M. Keyes: Au lieu de s'appuyer sur des sondages ou sur la population de certaines villes, les municipalités devraient miser sur la possibilité que la clientèle des chemins de fer ira chez elles s'il y avait un train grande vitesse.

Mme Butler: Par exemple.

[Text]

• 1610

Mr. Angus: Ms Butler, thanks very much for appearing before us this afternoon and giving us the knowledge from both your hats, I guess it's safe to say.

I want to pursue a couple things that Stan Keyes was raising. In some ways they're the same as what I raised with Air Canada this morning.

High-speed rail will be very expensive. It will probably require some public dollars as well as private dollars for it to be viable. At the same time, we are being asked to contribute money to expand Pearson Airport, \$770 million for runways, and the province is asking money from the feds for the TransCanada Highway, part of which is parallel to the corridor.

We're probably going to know in two to four years if we're going to go ahead with high-speed rail. I don't think we're going to study it any more than just completing the feasibility study. At that point the governments will say go or no go. However, should we put on hold planning for expansions of parallel road networks to the corridor and expansion of the Pearson runways until such time as that decision is made? Would that be a prudent decision to take in order to make sure that whatever the outcome is, we've spent money wisely and we haven't built overcapacity?

Ms Butler: I think you are going to ask that question of people who are far more knowledgeable and expert than I am. However, what I have learned would indicate that, unfortunately, we are going to need the expansion of roads and airports in the immediate future, because, for one thing, it's going to take about ten years to get a high-speed rail system running.

Mr. Angus: Depending on the one we choose.

Ms Butler: Yes. Also, it's not going to make a dramatic change as far as immediately reducing traffic on the highway or short-haul flights is concerned. I think it would be very unrealistic to suggest that suddenly we aren't going to need highway expansion or airport expansion.

Mr. Angus: That is a fair point, but which hat is speaking at the moment—the Consumers' Association hat or the former member of the study hat?

Ms Butler: I am here today representing CAC Ontario; I am not here as a member of the task force.

Mr. Angus: Your comments then are based on your knowledge as a member of CAC Ontario?

Ms Butler: Well, my knowledge gained wherever, but I certainly am here as a consumer representative. Of course I was on the task force as the consumer representative.

Mr. Angus: Right. I appreciate that. Maybe I'll rephrase the question. Has the Consumers' Association taken any position as it relates to putting on hold any expansion plans until such time as the decision is made on high-speed rail?

Ms Butler: I am not aware of them taking a position, but they do feel the need for this total transportation policy and they certainly feel that things like improving VIA as much as possible come first.

[Translation]

M. Angus: Madame Butler, je vous remercie beaucoup d'être venue cet après-midi pour nous faire profiter de votre expérience comme membre de l'association et membre du groupe de travail.

Je vais poursuivre dans la foulée de Stan Keyes. En un sens, ce sont les mêmes questions que j'ai posées à Air Canada ce matin.

Le train grande vitesse coûtera très cher. Il nécessitera probablement des subventions gouvernementales autant que des investissements privés pour être viable. En même temps, on nous demande de financer l'agrandissement de l'aéroport Pearson à raison de 770 millions de dollars pour des pistes, alors que la province demande des fonds au gouvernement fédéral pour la Transcanadienne qui est en partie parallèle au corridor.

Nous saurons probablement d'ici deux ou quatre ans si nous allons opter pour un train grande vitesse. Je crois qu'on va se contenter de faire une étude de faisabilité, après quoi les gouvernements décideront s'ils iront de l'avant ou non. Dans l'intervalle, devrait-on surseoir à planifier l'élargissement du réseau routier parallèle au corridor et à agrandir les pistes de l'aéroport Pearson? Serait-il prudent de tout arrêter en attendant de connaître la décision du gouvernement afin d'être certain de ne pas faire des dépenses inutiles ni d'agrandir plus qu'il ne faut?

Mme Butler: Vous devriez poser la question à ceux qui connaissent beaucoup plus que moi le domaine. J'ai toutefois appris que nous allons malheureusement être obligés d'élargir les routes et d'agrandir les aéroports sous peu parce que, de toute façon, il faut une dizaine d'années avant qu'un train grande vitesse soit prêt à rouler.

M. Angus: Cela dépend du modèle choisi.

Mme Butler: C'est vrai. De plus, il n'y aura pas de réduction soudaine et spectaculaire du nombre de voitures sur les autoroutes ni des vols court-courrier. Il serait insensé de prétendre que l'élargissement des routes et l'agrandissement de l'aéroport sont superflus.

M. Angus: Votre remarque est judicieuse, mais la faites-vous à titre de représentante de l'Association des consommateurs ou d'ancien membre du groupe de travail?

Mme Butler: Je suis ici à titre de représentante de l'ACC Ontario, pas à titre de membre du groupe de travail.

M. Angus: Vos observations se fondent sur vos connaissances en tant que membre de l'ACC Ontario?

Mme Butler: Sur les connaissances que j'ai acquises d'une façon ou d'une autre, mais je suis ici pour représenter les consommateurs. Si j'ai fait partie du groupe de travail, c'est à titre de représentante des consommateurs.

M. Angus: C'est bien. Je comprends. Je vais donc reformuler ma question. L'Association des consommateurs a-t-elle pris position sur la suspension des projets d'agrandissement tant qu'une décision n'aura pas été prise au sujet du train grande vitesse?

Mme Butler: À ma connaissance, il n'y a pas eu de prise de position, mais l'Association croit qu'il faut absolument une politique nationale des transports et qu'il faut accorder la priorité à l'amélioration des services, comme VIA.

[Texte]

Mr. Angus: I wouldn't disagree with you on that one.

You talked in your brief about how governments may have to intervene, but you also talked about, I guess in a positive way, encouraging people out of their cars, and, one would also assume, out of the airplanes, onto high-speed rail. Do you think, though, that if necessary the Consumers' Association would support tools that would make it more difficult or more expensive to use the other modes so that high-speed rail could be viable? It could be a range of things: higher gasoline prices, tolls on the highway, higher airport fees, or even a restriction on flights within the corridor, although Air Canada told us this morning that at the most that would be 20% of the overall traffic.

Ms Butler: If the consumer could see that it is going to benefit the consumer and not just, say, the business class of traveller, then, yes, I think these things could be palatable. I am not saying they would be popular, but perhaps inevitable, and I think the consumer could be persuaded to see that, particularly because the consumer is becoming much more concerned about the environmental cost of continuing with the transportation system we have now. I think there's a possibility that they would accept what you call penalties—I call them incentives for use of—

• 1615

Mr. Angus: There are negative and positive incentives.

Ms Butler: Yes.

Mr. Keyes: Higher gas prices.

Ms Butler: I don't know. I just feel it's better to think in terms of introducing something that would be affordable and convenient and safe and reliable.

Mr. Angus: The final area I want to pursue is that of the creature comforts to entice the passengers. You talked about business services. We saw in Europe child care spaces on trains as well as office space in a particular situation, a board room. Do you have any sense of the kinds of things that should be looked at as part of that enticement?

Ms Butler: I would say that reliability and frequency are very important, as are comfort and speed. On the task force our research indicated that you have to choose a technology that will produce a certain speed to attract people; otherwise, they're not going to be interested. I would consider those the main factors. Of course, there are a lot of other nice things that could be introduced. You've mentioned some of them that are available in Europe, and I think they would be quite attractive incentives.

Mr. Atkinson: Thank you, Ms Butler, for appearing in front of us today and giving us the information. I haven't gone over the task force report. I'd like to. I assume the experience here would be similar to that in Europe, that the majority of traffic on the high-speed train would come from the air mode. Is that right?

Ms Butler: I guess it goes back to this whole incentives business and speed and what you're offering. If we couldn't get people out of their cars and onto trains, then we wouldn't fill the trains. It would be a real problem to us if we brought

[Traduction]

M. Angus: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Dans votre mémoire, vous dites que les gouvernements seront sans doute obligés d'intervenir, mais vous avez aussi parlé d'encourager les gens à délaisser la voiture, et probablement l'avion aussi, au profit du train grande vitesse. Croyez-vous que l'Association des consommateurs appuierait, au besoin, le recours à certains moyens en vue de rendre plus difficile ou plus cher l'utilisation des autres modes de transport afin que le TGV soit viable? Comme mesures possibles, il y aurait la hausse du prix de l'essence, des postes de péage sur les autoroutes, des frais d'aéroport plus élevés ou même une restriction du nombre de vols dans un corridor donné, quoique Air Canada nous ait dit, ce matin, que cela correspondrait tout au plus à 20 p. 100 du volume total.

Mme Butler: Si les consommateurs sont convaincus qu'ils en tireront tous profit, et non pas seulement ceux qui voyagent pour affaires, alors ils accepteront plus facilement. Cela ne veut pas dire que ces mesures seront populaires, mais elles seront peut-être inévitables, et je crois que l'on pourrait arriver à en convaincre les consommateurs, surtout s'ils se préoccupent de plus en plus des répercussions du système de transport actuel sur l'environnement. Il serait possible que les consommateurs acceptent ce que vous appelez des sanctions—moi je les appelle plutôt des mesures incitatives pour... .

M. Angus: Il y a à la fois carotte et bâton.

Mme Butler: Oui.

M. Keyes: Une hausse des prix de l'essence.

Mme Butler: Je ne sais pas. Je crois qu'il vaut mieux penser à proposer quelque chose d'abordable, de pratique, de sûr et de fiable.

M. Angus: Ma dernière question porte sur ce qu'il faut faire pour attirer les passagers. Vous avez parlé de services pour les gens d'affaires. En Europe, on a vu, à bord des trains, des garderies et de petits bureaux; on a même vu une fois une salle de réunion. Avez-vous une idée du genre de services que l'on pourrait offrir pour attirer la clientèle?

Mme Butler: Je dirais que le plus important, c'est la fiabilité et la fréquence, et aussi le confort et la vitesse. La recherche que le groupe de travail a faite a montré qu'il fallait choisir une technologie permettant d'atteindre une certaine vitesse si l'on veut attirer le public; autrement, il ne sera pas intéressé. Voilà à mon avis, les éléments qui priment. Évidemment, il y a d'autres petites attentions auxquelles on peut penser. Vous avez cité des services offerts en Europe qui pourraient être tout aussi attrayants ici.

M. Atkinson: Merci, madame Butler, d'être venue témoigner devant le comité cet après-midi pour nous faire part de tous ces renseignements. Je n'ai pas lu le rapport du groupe de travail, mais j'aimerais bien le faire. Je présume que la situation ici sera à peu près la même qu'en Europe où la plupart des clients du TGV choisissaient auparavant l'avion, n'est-ce pas?

Mme Butler: Cela dépend des services offerts, de la vitesse, etc. Si on n'arrive pas à inciter les gens à voyager en train plutôt qu'en voiture, les trains seront vides. Ce serait un vrai problème surtout s'il s'agit d'un train très cher dont

[Text]

something that expensive into play and it wasn't used. I don't think it's enough just to get the people out of the short-haul flights. We would have to work towards getting people out of their cars.

Mr. Atkinson: In Europe they found that just getting them out of the planes has been enough to make them viable.

Ms Butler: But Europeans never did drive that much. They've always been train users to a much greater extent than we are. They already had a built-in train-user population.

Mr. Atkinson: My point is the vast majority of traffic on the trains comes from the air mode—former air passengers on the short-haul flights—

Ms Butler: The increase in train use is coming from the short-haul flights, you're saying, and not from the car?

Mr. Atkinson: Their statistics show that the vast majority of their travellers come from people who used to travel on the short... on the air mode.

Ms Butler: Yes, I understand that. But I still think it's a pertinent point to make that they have always been train users in Europe, much more so than in North America.

Mr. Atkinson: In terms of people travelling, that's right. I don't know about in terms of the psyche, from what I've seen.

Ms Butler: I think we have a much bigger job to do in getting people out of their cars. We have to do that here.

Mr. Atkinson: We can come to that in a minute because they haven't been too successful in that, and their gas prices are a heck of a lot more expensive than ours. The corridor is well served now by two airlines, and if we're going to take the majority of those people out of those planes, I don't know if one of those airlines is going to be able to continue and what effect we're going to have on the airline industry. I think the corridor routes are probably some of their most profitable. Did you look at that in your study?

Ms Butler: Certainly, we did have an opportunity to look at that sort of thing. I must remind you that I'm several months away from being on the task force. I think you have to ask the co-chairmen of the task force. They'll be better people to ask that question of. I'm really not sure what to answer to you in that regard.

I personally feel that it would be better if people travelled by train than by short-haul flights. I know that could hurt, in some respects. The transition from one to the other could be quite damaging to the air industry.

• 1620

Mr. Atkinson: In terms of the environment, you mentioned the environmental considerations. But there's also the fact that high-speed trains create a certain amount of noise and vibration. With the dedicated track, there's going to be some difficulty getting the new rights of way, if that's necessary, and taking it through farmland and so on. So are there not some environmental concerns the other way, as well?

[Translation]

personne ne se sert. Je ne crois pas que récupérer la clientèle des courts-courriers suffirait. Il faudrait aussi récupérer une partie des automobilistes.

M. Atkinson: En Europe, on s'est rendu compte que les seuls clients des compagnies aériennes parvenaient à rendre viable ce service.

Mme Butler: Mais les Européens n'ont jamais été tellement friands de la voiture. Ils ont toujours utilisé le train beaucoup plus que nous. Les trains ont déjà une bonne clientèle au départ.

M. Atkinson: Mais la grande majorité des voyageurs à bord du TGV prenaient auparavant l'avion, des courts-courriers...

Mme Butler: Vous voulez dire que les nouveaux passagers des trains se recrutent parmi la clientèle des compagnies aériennes et non parmi les automobilistes?

M. Atkinson: Les statistiques européennes montrent que la grande majorité des passagers des trains avaient l'habitude de prendre l'avion.

Mme Butler: Oui, je comprends, mais je continue de penser qu'il est pertinent de rappeler que les Européens ont toujours utilisé le train beaucoup plus que les Nord-américains.

M. Atkinson: Quant au nombre de passagers, c'est vrai, quant à leur préférence, je ne sais pas.

Mme Butler: Je pense que nous aurons du pain sur la planche pour amener les gens à abandonner l'automobile. Cela s'impose au Canada.

M. Atkinson: Nous allons aborder ce point dans un instant, les Européens n'ont pas très bien réussi à ce chapitre et pourtant, l'essence là-bas coûte beaucoup plus cher qu'ici. Le corridor est actuellement bien desservi par deux compagnies aériennes et si nous arrivons à vider les avions ou presque, je ne sais pas si l'une de ces deux compagnies réussira à survivre. Autrement dit, il faut songer à l'effet qu'une telle décision aurait sur le secteur de l'aviation. Je pense que les vols dans ces corridors sont sans doute les plus rentables. En avez-vous tenu compte dans votre étude?

Mme Butler: Nous avons eu l'occasion de nous pencher là-dessus. Je dois vous rappeler qu'il y a déjà plusieurs mois que le groupe de travail a terminé ses travaux. Il vaudrait mieux poser la question aux coprésidents du groupe. Ils sont mieux placés que moi pour vous répondre. Je ne sais pas vraiment quoi vous dire.

Personnellement, je crois qu'il vaudrait mieux que les gens prennent le train plutôt que des courts-courriers. Je sais que cela pourrait faire mal à certains égards. La transition pourrait vraiment nuire au transport aérien.

M. Atkinson: Vous avez parlé de considérations environnementales. Il faut toutefois tenir compte du fait que les TGV font du bruit et créent des vibrations. Avant de construire une voie spéciale, il faudra obtenir de nouvelles servitudes, ce qui n'est pas évident, surtout s'il faut passer sur des terres arables. Le TGV ne causerait-il pas aussi des problèmes pour l'environnement?

[Texte]

Ms Butler: Yes, absolutely, but they seem to be less serious than building more highways. If we look into the next century and think of how many highways and airports and runways we might need, then environmentally, even when you consider the serious impact of new dedicated rights of way and tracks, perhaps it's still the lesser of evils.

Mr. Atkinson: People in municipalities along the way—and we heard this, as well—are naturally going to fight for the train to stop at their municipalities. We're going to lose that benefit, if we decide to go ahead with it; obviously, you want high speed between the major municipalities. Do you see that as a problem?

Ms Butler: I certainly do. Along with high-speed rail, we would have to plan feeder lines, co-operation with bus services. We cannot expect people in the smaller areas to give up their train service in order to have a high-speed rail that doesn't stop at their town. We would have to provide regional service or acceptable alternatives.

Mr. Atkinson: So we would have to beef up the existing system as well, in order to link up with the main stations. Is that what you're saying?

Ms Butler: We haven't yet chosen the technology or anything like that, but I'm told that it wouldn't be that difficult to adapt the infrastructure you put in to run a certain number of milk runs, or have feeder lines. I think that's an example of what would have to be done. You might have to use bus service to bring people to stations within a certain radius. Obviously the fast train is not going to stop nearly as often as the slower train.

Mr. Atkinson: In Sweden, one interesting point struck me when we were talking with the Swedish rail officials. They indicated that they'd captured around 75% of the air market between Stockholm and Goteborg. They went on to say that they did that by offering lower fares at the beginning, and then there was almost a laugh. It was indicated that once they capture all that air market, they'll start raising their prices.

This struck me. It was said off the cuff, but that's obviously what's going to happen. As a consumer association, I think you'd like to see competition in the different modes, wouldn't you? There's a real danger that this price is going to go up.

Ms Butler: If they bump up the price too much in Sweden, maybe they'll start losing the people. Yes, consumers certainly want choice.

Mr. Atkinson: That's my concern. As I say, the figures show that once you take people from the air mode, the natural inclination is... It's the same in France. They were indicating that they had around 80% or 90% of the market. They were going after that other 10% between Paris and Lyon. You could tell what was going to happen after that. As a consumer association, I think that's something—

Ms Butler: We would be unhappy. Not only that, I understand that it's possible to run such a service at a profit—not if you have to pay for the infrastructure, but once it's in—if you can keep it affordable.

[Traduction]

Mme Butler: Oui, c'est vrai, mais ils semblent moins graves que les problèmes ceux causés par la construction de nouvelles autoroutes. Si l'on songe au nombre d'autoroutes, d'aéroports et de pistes dont on aura besoin et qu'on les compare à l'impact de nouvelles servitudes pour des voies ferrées spéciales, on constate que, même là, ce serait probablement un moindre mal.

M. Atkinson: Les résidents des municipalités en bordure de la voie ferrée—et on en a parlé aussi—vont certainement se battre pour que le train s'arrête chez eux. Or, si l'on opte pour le TGV, il faudra abandonner les arrêts secondaires pour atteindre une grande vitesse entre les principales villes. Croyez-vous que ce sera un problème?

Mme Butler: Je le crois. En plus du TGV, il faudrait avoir des embranchements et assurer la coordination avec les services d'autobus. On ne peut pas s'attendre à ce que les résidents des petites municipalités renoncent à leur train qui serait remplacé par un TGV qui ne s'arrêterait pas chez eux. Il faudrait fournir un service régional ou d'autres solutions acceptables.

M. Atkinson: Donc, il faudrait de toute façon améliorer le système actuel en vue de relier entre elles les principales gares. C'est bien ce que vous voulez dire?

Mme Butler: La technologie n'est pas encore choisie, mais on me dit qu'il ne serait pas si difficile d'adapter l'infrastructure actuelle pour des trains locaux ou des lignes secondaires. Voilà un exemple de ce qu'il faudrait faire. On serait peut-être obligé, dans un certain périmètre, de prendre l'autobus pour arriver à la gare. Il est évident qu'un train rapide ne va pas s'arrêter aussi souvent qu'un train plus lent.

M. Atkinson: En Suède, il y a une chose intéressante qui m'a frappé lorsque nous y avons rencontré les représentants du service ferroviaire. Ils ont affirmé avoir réussi à accaparer environ 75 p. 100 du marché du transport aérien entre Stockholm et Goteborg en offrant des tarifs très bas au début. Ensuite, ils ont presque éclaté de rire en précisant qu'une fois tout le marché du transport aérien accaparé, ils commenceront à augmenter les prix.

On l'a dit à la blague, mais cela m'a tout de même frappé et c'est évident que c'est ce qui va se passer. En tant qu'association de consommateurs, vous devez certainement tenir à ce que les divers moyens de transport se fassent concurrence, n'est-ce pas? Sinon, n'y a-t-il pas un risque que les prix commencent à hausser.

Mme Butler: S'ils augmentent trop les prix en Suède, ils risquent de perdre leur clientèle petit à petit. Les consommateurs veulent effectivement avoir le choix.

M. Atkinson: C'est ce que je crains. Les chiffres montrent qu'une fois le transport aérien délaissé, on a naturellement tendance à... C'est la même chose en France. Là-bas, on dit avoir récupéré de 80 à 90 p. 100 du marché. On tente actuellement de récupérer les 10 p. 100 qui restent entre Paris et Lyon. On peut d'ores et déjà prédire ce qui arrivera par la suite. En tant qu'association de consommateurs, je crois que c'est là quelque chose...

Mme Butler: Nous n'en serions pas très heureux. En plus, je pense qu'un tel service est rentable—une fois l'infrastructure payée—si les tarifs restent abordables.

[Text]

I'm sorry they made that remark to you. I would like to think it wasn't entirely serious.

Mr. Atkinson: I'm afraid it was. I think it's just the natural instinct.

Ms Butler: The Consumers' Association would not like that at all.

The Chairman: Does the Consumers' Association have a position with reference to our national airlines vis-à-vis the possibility of those organizations, those national airlines, for instance, being displaced by an American airline or two or three American airlines?

• 1625

Ms Butler: I am not aware and I am not authorized to speak for CAC nationally. I am just here representing CAC Ontario, and we do not have a position on that issue.

The Chairman: I understand that. You mentioned earlier that you felt that there would be a chance on the part of consumers to support a policy of the injection of public funds into high-speed rail. Would it be the policy of the Consumers' Association to come out publicly and support such a position?

Ms Butler: I think they would have to look at the facts. I certainly can't guarantee what position they would take. From my experience on the rapid train task force, I know that in all other countries where they have fast trains, government money has been put into the infrastructure, and I am sure that would also be the case in Canada.

You are asking if the Consumers' Association of Canada would approve that, and I cannot say. I think we would have to know roughly how much and what we were going to get for our money. I couldn't anticipate what their reaction would be.

The Chairman: Should a government anticipate that, provided the figures were respectable, reasonable, were in the interest of consumers—one has to assume that before they took such a decision those figures would be reflective of that—would it be reasonable to expect an association such as the Consumers' Association to come out publicly and support such a decision?

Ms Butler: I think so. I think the Consumers' Association is a pretty practical, rational organization. In order to bring in high-speed rail, you are going to move from step to step. You are going to learn a great deal at each step about all kinds of things. I would think at the point where you actually decide to introduce it, the facts will make it pretty clear that what you are doing is right.

Mr. Angus: I have a quick a follow-up. Ms Butler, who should own and operate a high-speed rail system in Canada? Should it be owned and operated by the private sector? Should it be owned and operated by VIA, irrespective of how the funding comes together, or should it be some other kind of arrangement?

Ms Butler: Well, the task force didn't really come to a conclusion on that. They felt that there was a lot more work to be done and a lot of different considerations would have to be made. There was a possibility of having a crown corporation, there was a possibility of VIA running it, there was a possibility of its being run privately. I think more work has to be done on cost benefits of various types of ownership.

[Translation]

C'est vraiment dommage qu'ils aient fait une telle observation. Je préfère croire que c'était une blague.

M. Atkinson: Je le pense. Mais c'est tout de même une réaction spontanée.

Mme Butler: Cela déplairait tout à fait à l'Association des consommateurs.

Le président: Est-ce que l'Association des consommateurs a pris position quant à la possibilité que nos compagnies aériennes nationales soient remplacées, sur certains parcours, par une ou plusieurs compagnies aériennes américaines?

Mme Butler: Je ne suis pas au courant et je ne suis pas habilitée à parler au nom de l'Association nationale. Je représente ici uniquement l'ACC Ontario qui n'a pas pris position là-dessus.

Le président: Je comprends. Vous avez dit un peu plus tôt qu'il se pourrait que les consommateurs appuient l'injection de fonds publics dans le transport ferroviaire grande vitesse. L'Association des consommateurs serait-elle disposée à prendre publiquement position en ce sens?

Mme Butler: Je crois qu'il faudrait d'abord étudier les faits. Je ne peux vous assurer de la position que l'Association prendra. D'après ce que j'ai appris au groupe de travail sur le train grande vitesse, je sais que dans tous les autres pays où il y en a un, le gouvernement a investi dans l'infrastructure et je suis certaine que ce serait la même chose pour le Canada.

Vous me demandez si l'Association des consommateurs du Canada approuverait un tel financement, mais je l'ignore. Il faudrait d'abord déterminer le montant de la subvention et ce qu'elle rapporterait. Je ne peux pas prédire quelle position l'Association adopterait.

Le président: En admettant que les chiffres soient raisonnables, un gouvernement peut-il s'attendre à ce qu'une association comme la vôtre se déclare publiquement en faveur de la décision d'accorder une subvention dans l'intérêt des consommateurs?

Mme Butler: Je le crois. L'Association des consommateurs est une organisation plutôt pragmatique et rationnelle. Si l'on veut instaurer un service ferroviaire grande vitesse, il faut procéder étape par étape. Chacune d'elles nous apprendra toutes sortes de choses. Je pense que, le moment venu de prendre une décision, les faits indiqueront clairement que le choix s'impose.

M. Angus: Je voudrais poser une brève question supplémentaire. Madame Butler, qui devrait posséder et administrer un réseau ferroviaire grande vitesse au Canada? L'entreprise privée? VIA Rail, quel que soit le mode de financement, ou un autre genre d'entreprise?

Mme Butler: Le groupe de travail n'est arrivé à aucune conclusion à ce sujet. Selon lui, il fallait faire beaucoup d'autres recherches et tenir compte de diverses considérations. On a envisagé la possibilité que ce soit une société d'État ou VIA Rail, mais on a aussi pensé à l'entreprise privée. Il faut faire d'autres études sur le rapport avantage-coût des divers types de propriété.

[Texte]

Mr. Angus: I am looking more for a philosophical answer from CAC Ontario.

Ms Butler: You want a philosophical answer from CAC Ontario. I would think the infrastructure should be owned by the people and operated very efficiently by private enterprise.

Mr. Angus: Thank you for that answer.

The Chairman: Thank you, Ms Butler, for being with us this afternoon. It has been an interesting discussion. I understand you have a train to catch.

Ms Butler: Thank you. You are releasing me exactly on time. I thought it was appropriate to come here by train today.

The Chairman: Indeed. Thank you.

Members, we have a few housekeeping things to deal with. We will go in camera now.

[Proceedings continue in camera]

[Traduction]

M. Angus: Je m'attendais à une réponse plus philosophique de l'ACC Ontario.

Mme Butler: Vous voulez que l'ACC Ontario énonce des principes. Je crois que l'infrastructure devrait appartenir au peuple et être administrée efficacement par l'entreprise privée.

M. Angus: Je vous remercie de votre réponse.

Le président: Merci, madame Butler, d'être venue nous rencontrer cet après-midi. La discussion a été intéressante. Je crois comprendre que vous avez un train à prendre.

Mme Butler: Merci. Vous me laissez partir à l'heure exacte. J'ai jugé qu'il était tout à fait approprié de prendre le train pour venir ici aujourd'hui.

Le président: Vous avez eu raison. Merci.

Nous avons maintenant quelques petites affaires courantes à régler. Nous allons poursuivre à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos]

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

At 10:00 a.m.:

From Air Canada:

Léo Desrochers, Executive Vice-President and Chief Operating Officer;

Pat Kelly, Senior Vice-President, Corporate Strategy and Information Services.

From CP Rail:

I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer;

M.E. Kieran, Director General, Infrastructure.

At 3:30 p.m.:

From Consumers Association of Canada:

Wendy Butler, Executive Vice-President, Ontario Region.

TÉMOINS

À 10 h 00:

De Air Canada:

Léo Desrochers, vice-président général et chef de l'exploitation;

Pat Kelly, premier vice-président, Stratégie de l'entreprise et informatique.

De CP Rail:

I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction;

M.E. Kieran, directeur général, Infrastructure.

À 15 h 30:

De l'Association des consommateurs du Canada:

Wendy Butler, vice-président administratif, Région de l'Ontario.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Wednesday, November 27, 1991

Chairman: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le mercredi 27 novembre 1991

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, consideration of high speed rail issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et du mandat adopté par le Comité le 17 septembre dernier, considération des questions relatives aux trains à haute vitesse

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 27, 1991

(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Other Member present: Clément Couture.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer; James Roche, Executive Vice-President and Chief Operating Officer; J.R. Paquette, Vice-President, Planning and Finance; André Gravelle, Specialist, High Speed Rail. *From CN Rail:* Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer; John H.D. Sturgess, Senior Vice-President and Chief Operating Officer; B. Eldon Horsman, Vice-President, Strategic Issues.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider high speed rail issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1*).

Ronald E. Lawless made a statement, and with the other witnesses, answered questions.

At 5:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Committee***PROCÈS-VERBAUX**

LE MERCREDI 27 NOVEMBRE 1991

(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Autre membre présent: Clément Couture.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: Ronald E. Lawless, président-directeur général; James Roche, vice-président administratif et chef de l'exploitation; J.R. Paquette, vice-président, Planification et finances; André Gravelle, spécialiste, train à grande vitesse. *De CN Rail:* Ronald E. Lawless, président-directeur général; John H.D. Sturgess, premier vice-président et chef de l'exploitation; B. Eldon Horsman, vice-président, Questions stratégiques.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

Ronald E. Lawless fait un exposé, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

À 17 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, November 27, 1991

• 1535

The Chairman: I call the meeting to order. We are continuing the hearings of the Standing Committee on Transport on high-speed rail.

We have with us VIA Rail officials as well as CN officials. I'd like to welcome Mr. Lawless, who is President and Chief Executive Officer of both these organizations. I understand the first presentation is going to be Mr. Lawless on behalf of VIA Rail.

Perhaps you would like to introduce your delegation. After the presentation of your brief, I will ask the committee members for any questions or comments they may have.

Mr. Ronald E. Lawless (President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc. and CN Rail): Thank you very much, Mr. Chairman. I am appearing at this session as Chief Executive Officer of VIA Rail. With me today are Mr. Jim Roche, who is the Executive Vice-President and Chief Operating Officer of VIA Rail; Roger Paquette, Vice-President of Planning and Finance, VIA Rail; and André Gravelle, technical specialist on high-speed rail, who I'm sure will be able to help the committee with any questions with respect to technical aspects of high-speed rail you might have.

I know this committee recently spent some time viewing high-speed rail in Europe, and you probably have come to the same conclusion that we came to some time ago: high-speed rail as a technology works, and as a mode of transportation it can be and is highly efficient. It has spread and continues to spread throughout Europe and Asia and is being given serious consideration currently by the U.S. Congress, Amtrak, and parts of the American private sector.

VIA Rail, over the last number of years, has undertaken its own examinations of high-speed rail and its application to Canada. As a result of those examinations we have come to the conclusion that the subject warrants all the attention it has been getting here in the past two years.

It follows from this that VIA Rail welcomes the recent decision by the governments of Canada, Quebec, and Ontario to examine jointly the prospects of high speed in the Quebec-Windsor corridor, and hopefully from that examination to ascertain for themselves whether or not it seems practical to undertake high-speed application here, and if so, what requirements might be necessary of the governments that are involved?

• 1540

The requirements probably will include public money, and it will not be good enough for the intergovernmental task force to identify only how much. We feel it is equally important to understand whether such expenditures are in the public interest and whether they can indeed be justified in the corridor in Canada. It's not just a question of dollars. If high speed is to proceed, it could only do so if the governments were clear about a number of policy, statutory

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 27 novembre 1991

Le président: La séance est ouverte. Le Comité permanent des transports poursuit ses audiences sur le train à grande vitesse.

Nous entendrons aujourd'hui des représentants de VIA Rail et du CN. Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Lawless, qui est président-directeur général de ces deux organisations. Si j'ai bien compris, M. Lawless va d'abord nous faire un exposé au nom de VIA Rail.

Je vous invite à nous présenter vos collègues. Après la lecture de votre mémoire, je vais demander aux membres du comité de vous poser leurs questions ou de vous faire leurs commentaires.

M. Ronald E. Lawless (président-directeur général, VIA Rail Canada Inc. et CN Rail): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ici en ma qualité de président-directeur général de VIA Rail. J'ai à mes côtés M. Jim Roche, qui est vice-président administratif et chef de l'exploitation à VIA Rail; Roger Paquette, vice-président à la Planification et aux finances, à VIA Rail également; et André Gravelle, spécialiste du train à grande vitesse, qui pourra certainement aider les membres du comité en répondant à toutes leurs questions sur les aspects techniques du train à grande vitesse.

Je sais que le comité a passé quelque temps dernièrement en Europe pour y étudier le train à grande vitesse. Vous en êtes probablement arrivé à la même conclusion que nous, il y a quelque temps : le train à grande vitesse est une technologie qui peut être extrêmement efficace comme moyen de transport. Il s'est étendu dans toute l'Europe et dans toute l'Asie, et il continue à s'étendre, et le Congrès américain, Amtrak et diverses entreprises privées des États-Unis y songent actuellement très sérieusement.

Depuis quelques années, VIA Rail a entrepris d'étudier le train à grande vitesse et ses applications possibles pour le Canada. Ces études nous ont amenés à la conclusion que le sujet mérite toute l'attention dont il a fait l'objet au cours des deux dernières années.

Il s'ensuit que VIA Rail a accueilli avec grand plaisir la décision qu'ont prise récemment les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario d'examiner ensemble les possibilités qu'offre le train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor et, si possible, de déterminer à partir de cette étude s'il serait vraiment pratique d'implanter un service de ce genre et, si oui, dans quelle mesure les gouvernements devraient intervenir dans ce projet.

Ils devront probablement investir des fonds publics, et il ne sera pas suffisant que le groupe de travail intergouvernemental établisse à combien cette contribution devrait se chiffrer. Nous estimons qu'il est tout aussi important de déterminer si ces dépenses sont dans l'intérêt public et si elles sont effectivement justifiables dans le corridor du centre du Canada. Ce n'est pas seulement une question d'argent. Si le projet de train à grande vitesse est

[Texte]

and regulatory issues raised by the development and operations of a high-speed rail system.

We at VIA intend to contribute to and participate in the work of the intergovernmental task force, and we believe the result of this re-examination of earlier findings and the exploration of other aspects not adequately addressed up to now can only lead to more informed discussion and more informed decision-making on this very complex subject of high-speed rail.

This was identified as a practical option in the corridor as long ago as 1980, in a study by the Canadian Institute of Guided Ground Transport. The studies that VIA has carried out over the past 10 years, and more recently by a joint Ontario-Quebec task force, have all come to similar conclusions: high-speed rail in the Quebec-Windsor corridor technically is feasible and could be viable, provided that governments contribute to the cost of its construction as they do for airports, seaports and highways.

The subject is broad. I know that we only have a short time with you today, Mr. Chairman, so I'll keep these opening comments brief. However, I would like to raise three issues, upon which I would like to comment. They are the choice of technology, with which everyone seems to be seized at the moment, the importance of the operating scenario, and the ultimate choice of the operator.

Insofar as technology is concerned, the search for the best type of train service in the corridor must, in our view, be market-driven, not technology-driven. Too much emphasis is being placed on the need for trains to achieve specific maximum speeds. First, the train attributes—frequencies, price, trip time, etc.—required for rail service to be successful in the marketplace have to be agreed upon. Only then should the possible technologies be evaluated. Once there is something to evaluate them against, even then the assessment should be made of the competing systems, not merely different maximum speeds or trip times.

There are two types of intercity travel markets in the corridor: medium-distance markets, which include 539 kilometres Toronto-Montreal, 446 kilometres Toronto-Ottawa, 357 kilometres Toronto-Windsor; and the shorter-distance markets, which are 277 kilometres Montreal-Quebec City, 187 kilometres Montreal-Ottawa, and 179 kilometres Toronto-London.

If high-speed rail is going to succeed in these markets, it must offer the features that travellers are looking for. Those features are not necessarily the same in the medium-distance markets as in the shorter-distance markets. For example, our

[Traduction]

retenu, il ne pourra se réaliser que si les gouvernements s'entendent sur les nombreuses questions de politique, de législation et de réglementation que soulèvent la mise en place et l'exploitation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse.

Chez VIA, nous comptons participer aux travaux du groupe de travail intergouvernemental et nous pensons que le résultat de ce nouvel examen des conclusions dégagées des études précédentes et cette analyse des aspects qui n'avaient pas été suffisamment étudiés jusqu'ici ne peuvent mener qu'à une discussion et une décision plus éclairée sur le sujet très complexe qu'est le train à grande vitesse.

Cette option a été jugée pratique dans le corridor dès 1980, dans une étude réalisée par le Canadian Institute of Guided Ground Transport. Les études effectuées par VIA au cours des 10 dernières années, ainsi que l'analyse plus récente d'un groupe de travail conjoint Ontario-Québec, ont toutes permis de dégager les mêmes conclusions: Le train à grande vitesse est techniquement réalisable et pourrait être viable dans le corridor Québec-Windsor, à condition que les gouvernements assument le coût de sa construction, comme ils le font pour les aéroports, les ports de mer et les autoroutes.

Le sujet est très vaste. Comme nous n'avons pas beaucoup de temps aujourd'hui, monsieur le président, je vais m'en tenir à quelques brèves observations préliminaires. Toutefois, je tiens à soulever trois questions en particulier: Le choix de la technologie, qui semble préoccuper tout le monde pour le moment, l'importance du scénario d'exploitation et le choix final de l'exploitant.

En ce qui concerne la technologie, la recherche du meilleur type de service ferroviaire dans le corridor doit être guidé par les exigences du marché, et non par les possibilités technologiques. On insiste beaucoup trop actuellement sur la nécessité d'atteindre des vitesses maximales données. Premièrement, il faut s'entendre sur les attributs nécessaires pour que le service ferroviaire soit populaire auprès des consommateurs, à savoir la fréquence des trains, les prix, la durée des trajets, et ainsi de suite. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'on pourra songer à évaluer les technologies possibles. Et même une fois que les critères de cette évaluation auront été établis, il faudra tenir compte des divers systèmes concurrents, et pas seulement de la vitesse maximum ou de la durée des trajets.

Les voyages interurbains dans le corridor se divisent en deux catégories: D'abord les voyages de moyenne distance, ce qui comprend les 539 kilomètres de Toronto à Montréal, les 446 kilomètres de Toronto à Ottawa et les 357 kilomètres de Toronto à Windsor; et deuxièmement, les voyages de courte distance, c'est-à-dire 277 kilomètres de Montréal à Québec, 187 de Montréal à Ottawa et 179 kilomètres de Toronto à London.

Pour que le service de train à grande vitesse soit un succès sur ces marchés, il doit offrir les caractéristiques que les voyageurs recherchent. Or, ces caractéristiques ne sont pas nécessairement les mêmes pour le marché des voyages de

[Text]

market studies say that for medium-distance trips, total travel time, door-to-door, by rail must be comparable to total travel time by air, while for the shorter distances, where air travel is much less significant a factor, the trip time must be half as long as automobile travel.

Trip time is therefore crucial, but there are other variables that will have great impact on success in the market. I've already mentioned price and frequency. These market requirements will dictate the type of system that is needed in terms of equipment, rolling stock, electrification, signalling, and infrastructure, tracks and other structures.

• 1545

Once the intergovernment task force has re-examined the market requirements that others, including VIA, have identified and come to conclusions on this basic issue, it would be possible to specify service characteristics such as the cities to be served, the trip times, the train frequencies, the fare structure, which will then allow for a proper assessment of possible routes, new or existing or abandoned rights-of-way, infrastructures, new or existing tracks, and train technologies; and by that I mean 250 kilometres per hour or 300 or more.

As far as the operating scenarios are concerned, the type of operating scenarios selected for a high-speed system, will have a great bearing on its costs and on the service attributes to the system. For example, in the Montreal-Ottawa-Toronto segment of the corridor, routing the Montreal-Toronto service through Ottawa instead of operating three services separately could make a big difference in the project's financial attractiveness. It is possible to save some 200 kilometres of high-speed trackage and related infrastructure costs by serving the three cities, as well as Kingston, along a single spinal alignment, which decreases the Montreal-Ottawa and Ottawa-Toronto distances significantly while adding only 36 kilometres to the Montreal-Toronto link.

Similarly, the use of abandoned and new rights-of-way in rural areas could lead to important savings by avoiding the higher capital costs associated with the rearrangement of current rights-of-way that were designed for freight operations.

Even the choice of operating relatively short trains but with very high frequency or operating larger trains at slightly less frequency will have an important impact. The first option ensures maximum consumer choice and should lead to the best revenue results, but the latter option, providing the same capacity on somewhat fewer trains, could mean lower capacity investments in trackage and also in related infrastructures.

[Translation]

moyenne distance que pour celui des voyages de courte distance. Par exemple, d'après nos études de marché, la durée du trajet complet, de porte à porte, par chemin de fer, doit être comparable à la durée par avion dans le cas des voyages de moyenne distance, alors que pour les voyages de plus courte distance, pour lesquels l'avion est moins populaire, la durée du trajet doit être moitié moins longue qu'en automobile.

La durée des trajets est donc cruciale, mais il y a d'autres variables qui auront une influence considérable sur le succès populaire du train à grande vitesse. J'ai déjà parlé des prix et de la fréquence. Ce sont ces exigences du marché qui détermineront le type de système nécessaire, en termes d'équipement, de matériel roulant, d'électrification, de signalisation et d'infrastructure, c'est-à-dire les voies et les autres structures.

Une fois que le groupe de travail intergouvernemental aura réexaminé les exigences du marché que d'autres, dont VIA, ont déjà déterminé qu'il aura à tirer ses conclusions sur cette question fondamentale, il sera possible de préciser les caractéristiques du service, par exemple les villes à desservir, la durée des trajets, la fréquence des trains, la structure tarifaire, ce qui permettra ensuite d'évaluer correctement les trajets possibles, l'utilisation d'emprises nouvelles, existantes ou abandonnées, l'infrastructure, l'utilisation de voies nouvelles ou existantes, et les techniques des constructions des trains, je veux parler ici de trains roulant à 250 ou 300 kilomètres/heure, ou même plus.

En ce qui concerne les scénarios d'exploitation susceptibles d'être retenus pour un réseau ferroviaire à grande vitesse, ils auront une forte incidence sur les coûts et sur les caractéristiques du service. Par exemple, sur le tronçon Montréal-Ottawa-Toronto, il pourrait être beaucoup plus intéressant, du point de vue financier, de faire passer le train Montréal-Toronto par Ottawa plutôt que d'offrir un service distinct entre les trois villes. Il serait possible ainsi d'économiser les coûts relatifs à la construction de 200 kilomètres de voie à haute vitesse, ainsi que de l'infrastructure connexe, en desservant ces trois villes, de même que Kingston, sur une même ligne; cela réduirait considérablement les distances entre Montréal et Ottawa, et Ottawa avec Toronto, tout en n'ajoutant que 36 kilomètres à la liaison Montréal-Toronto.

De même, l'utilisation d'emprises abandonnées ou de nouvelles emprises dans les régions rurales pourraient entraîner des économies importantes en permettant d'éviter les coûts d'immobilisation plus élevés associés à la modification des emprises actuelles conçues pour le transport du fret.

Même le choix entre des trains relativement courts, mais très fréquents ou des trains plus longs un peu moins fréquents pourraient avoir des répercussions importantes. La première option laisserait plus de liberté aux consommateurs et devrait susciter des revenus plus élevés, mais la deuxième, qui consiste à transporter le même nombre de voyageurs à bord de trains légèrement moins fréquents, pourrait nécessiter des investissements moindres pour l'aménagement des voies et la mise en place de l'infrastructure connexe.

[Texte]

The third thing I would like to mention is the operator. There is more to running high-speed rail service than making the trains go fast. As with any service industry, quality and reliability of service are critical to passenger rail, and high-speed rail is no exception. Whatever type of train is chosen, factors such as an efficient reservation system, onboard and station services, convenient connections to other trains and other modes, will determine whether people will use the train. Other countries have learned that from the customers' point of view, the emphasis on a high-speed passenger service is still on the service and not the technology, and it takes an organization that is well-versed in the art of passenger service to make high-speed rail work.

VIA's long-term interest to be the operator of high-speed rail in Canada has been known for some time. No one else has the overall expertise, particularly in the areas of passenger rail operations, customer services, and the all-important passenger rail market. Moreover, the full benefit of high-speed will only be achieved if it were integrated within the rest of the passenger rail system. That is the only way to maximize cost savings, operating efficiencies, and passenger convenience on the total rail system—high-speed and whatever is left with respect to conventional trains.

With VIA as the operator, all Canadians would benefit from the success of high-speed services in the corridor, subsidies would be lower, and improvements to service should and would touch the entire network.

Mr. Chairman, those are my opening remarks, and the VIA staff and myself are ready to deal with any questions, any discussions, you would like to undertake as a result of those remarks.

The Chairman: Thank you, Mr. Lawless.

Mr. Keyes (Hamilton West): Welcome, Mr. Lawless. It is good to see you again at this committee.

Gentlemen, my first question, coming back to the top of your speech, is that it is not a question of dollars—the sixth paragraph—if high-speed were to proceed. It could only do so if governments were clear about the number of policy, statutory, and regulatory issues that are raised by the development and operation of a high-speed rail system. Mr. Lawless, what type of statutory or regulatory issue would cause VIA to withdraw its support of such a system?

[Traduction]

Il y a troisièmement la question de l'exploitant. Assurer un service ferroviaire à haute distance, ce n'est pas seulement de faire rouler des trains rapidement. Comme dans toute entreprise de service, la qualité et la fiabilité du service sont essentielles dans le domaine du transport des voyageurs, et le train à haute vitesse ne fait pas exception. Quel que soit le type de train choisit, les facteurs comme l'efficacité du système de réservation, la qualité des services à bord des trains et dans les gares, la commodité des correspondances avec les autres liaisons ferroviaires et les autres moyens de transport vont déterminer si les gens prennent le train. Dans d'autres pays, on s'est rendu compte que les consommateurs attachent encore beaucoup d'importance au service, et non à la technologie, dans un service de transport de voyageurs à grande vitesse. Il faut donc une organisation qui soit passée maître dans l'art du service aux voyageurs pour assurer le succès du train à grande vitesse.

A long terme, VIA Rail serait intéressée à exploiter un service de train à grande vitesse au Canada, comme elle l'a fait savoir depuis quelques temps déjà. Il n'y a personne d'autre qui possède l'expérience d'ensembles nécessaires pour le faire, particulièrement dans les domaines du transport des voyageurs et des services aux consommateurs, et personne n'est aussi bien implanté sur ce marché, ce qui est très important. Par ailleurs, le train à grande vitesse ne pourra être vraiment intéressant que si le réseau est intégré au reste du réseau de transport ferroviaire des voyageurs. C'est la seule façon de réduire les coûts au maximum et d'augmenter l'efficacité du service et le confort des voyageurs dans l'ensemble du réseau ferroviaire, qu'il s'agisse du train à grande vitesse ou des liaisons qui seront laissées au train conventionnel, s'il y en a.

Si VIA assurait l'exploitation du service de train à grande vitesse dans le corridor, tous les Canadiens en profiteraient, les subventions seraient moins élevées, et les améliorations apportées à ce service toucheraient l'ensemble du réseau, comme il se doit.

Monsieur le président, voilà qui met fin à mes remarques préliminaires. Le personnel de VIA et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions et aux commentaires que vous voudrez bien faire par suite de ces remarques.

Le président: Merci, monsieur Lawless.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bienvenu, monsieur Lawless. C'est un plaisir de vous revoir au comité.

Messieurs, ma première question se rapporte au début de votre exposé. Vous avez dit, au sixième paragraphe de votre mémoire, que ce n'est pas seulement une question d'argent. Si le projet de train à grande vitesse est retenu, il ne pourra se réaliser que si les gouvernements s'entendent sur les nombreuses questions de politique, de législation et de réglementation que soulèvent la mise en place et l'exploitation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse. Monsieur Lawless, quelles sont les questions de législation ou de réglementation susceptibles d'inciter VIA à retirer son appui à un réseau de ce genre?

[Text]

[Translation]

• 1550

Mr. Lawless: I don't think we are implying we would withdraw support. The reference to dollars is that we do get caught up in the overall cost of the project itself. We are looking to ensure that this informed decision made about high-speed rail is made on the basis of transport policy. What is the transport policy with respect to highways, airports, and high-speed rail—because they are going to be affected?

Mr. Keyes: That leads me to my second question. If we are going to develop some kind of a high-speed rail system in this country, do you believe, sir, our approach should be one that is multi-modal in nature? If we are going to make a decision on, say, an HSR system—between, as you suggest, the Windsor-Quebec City corridor—should any decisions pending currently vis-à-vis roads, expansion of airports, etc., be put aside maybe for the time it will take us to come to a decision on HSR?

Mr. Lawless: I can't comment on what should be put aside and what shouldn't be put aside, because of the nature of the need and the priorities that are there for certain modes. Our fear—and it has been that for a long time—is that a high-speed decision would be made in isolation. It applies to all the modes involved that are affected or impacted as a result of putting in a high-speed train, because there will be an impact. For instance, the studies undertaken over the last number of years by VIA Rail—and they are being confirmed by others—show the passenger traffic that will flow to that system will come from the airlines, in part. Some will come from the roads, of course, and some will come from new business. But a large percentage of it will probably flow from the airlines.

Mr. Keyes: So your concern then is?

Mr. Lawless: The concern is that we make sure there is an informed decision involving all of the modes.

Mr. Keyes: I am a little confused by your message. On page 2 of your report under Technology, you mention in the third paragraph:

Only then should the possible technologies be evaluated—once there is something to evaluate them against. Even then, the assessment should be of the competing *systems* not merely of different speeds or trip times.

Then on page 3, in the second paragraph it says:

These market requirements would dictate the type of system needed, both in terms of equipment

etc., as a result of price and frequency. I am a little confused by your message.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, let me try to say what we are afraid of. We are being mesmerized by the hardware salesman. Most of the activity we are hearing about, most of the information we are receiving, most of the dialogue taking

M. Lawless: Je ne pense pas que cela signifie que nous lui retirerions notre appui. Si je dis que ce n'est pas une question d'argent, c'est parce que le débat semble porter surtout sur le coût global du projet lui-même. Nous voudrions qu'une décision éclairée soit prise au sujet du train à grande vitesse en fonction d'une politique globale sur les transports. Quelle est la politique relative aux autoroutes, aux aéroports et au train à grande vitesse, parce que tous ces éléments sont liés?

M. Keyes: Voilà qui m'amène à ma deuxième question. Si nous mettons en place un réseau ferroviaire à grande vitesse sous une forme ou sous une autre, croyez-vous, monsieur, que nous devrions le faire dans une perspective multimodale? Si nous devons prendre une décision sur l'implantation d'un réseau à grande vitesse par exemple dans le corridor Windsor-Québec, comme vous le suggérez, faudrait-il mettre de côté toutes les décisions actuellement en suspens au sujet des routes, de l'expansion des aéroports, et ainsi de suite, jusqu'à ce que nous ayons pris une décision au sujet du train à grande vitesse?

M. Lawless: Je ne peux pas faire de commentaires sur ce qu'il convient de mettre de côté étant donné la nature des besoins et des priorités relatifs à certains moyens de transport. Notre crainte, depuis longtemps, c'est que la décision sur le train à grande vitesse soit prise isolément. Cela s'applique à tous les moyens de transport susceptibles d'être touchés par l'implantation d'un réseau de trains rapides, parce qu'il y aura certainement des répercussions. Par exemple, les études que VIA Rail a effectuées au cours des dernières années, et qui ont d'ailleurs été confirmées par d'autres, montrent que les voyageurs qui prendront le train à grande vitesse viendront en partie de la clientèle des lignes aériennes. Certains seront bien sûr des gens qui auront délaissé l'automobile, et certains seront de nouveaux clients. Mais beaucoup se recruteront probablement parmi la clientèle des lignes aériennes.

M. Keyes: Qu'est-ce qui vous inquiète, alors?

M. Lawless: Nous voulons nous assurer que la décision qui sera prise tiendra compte de tous les modes de transport.

M. Keyes: Votre message ne me semble pas tout à fait clair. À la deuxième page de votre mémoire, sous la rubrique Technologie, vous mentionnez au troisième paragraphe:

Ce n'est qu'à ce moment-là qu'on pourra songer à évaluer les technologies possibles. Et même une fois que les critères de cette évaluation auront été établis, il faudra tenir compte des divers systèmes concurrents, et pas seulement de la rapidité ou de la durée des trajets.

Vous dites ensuite au deuxième paragraphe de la page 3:

Ce sont ces exigences du marché qui détermineront le type de système nécessaire, en termes d'équipement,

et ainsi de suite, en fonction du prix et de la fréquence. Votre message ne me semble pas bien clair.

M. Lawless: Monsieur le président, je vais essayer de vous expliquer nos craintes. Nous sommes hypnotisés par les marchands de quincaillerie. L'activité dont nous entendons parler, l'information que nous recevons, et le dialogue qui se

[Texte]

place is generated by somebody who wants to sell equipment. Our concern is and would be that we don't get trapped into a situation where, because the hardware is there, we select the hardware and then develop a system around it. We want to make sure there is a marketing assessment made, understand how that fits in with all of the passenger modes, and then decide on the hardware to go with it. That is the thrust of what we are saying here.

Mr. Keyes: Would you not agree, though, with my way of thinking, that marketing ideas or visions can change from year to year, decade to decade.

• 1555

If we're going to embark as a country on a high-speed rail system in a corridor, we're going to have to do that with a decision based on a vision for what transportation, be it multi-modal, I would hope, or otherwise, would look like within a two-decade period. Therefore, you have to ask the question, which type of train set is going to be most effective for our country if it's going to pursue a visionary transportation multi-modal system?

We have a system that may exist. System A runs quickly, but it won't run more quickly than x speed. System B goes faster than a jack-rabbit, but you've got to develop a very expensive track to run it on. The government is responsible for the taxpayers' dollars and must make a decision. I'm sorry for the monologue. It's supposed to be a dialogue.

What is VIA's idea for an HSR system in a corridor? First, you say that high speed in the Quebec-Windsor corridor is feasible and viable. We've learned from our European tour that might not necessarily be so, based on population figures. Secondly, what type of system? Are we talking about existing trackage, up-graded trackage, or high-speed dedicated trackage?

Mr. Lawless: I hope I was clear. I have tried to emphasize the significance and the importance of the feasibility study that's going to be done by the three governments; we should not be mesmerized and jump ahead because somebody wants to sell some hardware. Let's do the feasibility study. From that we can find out where the market is and determine whether the speed needs to be 300 kilometres per hour on every segment of the operation, or whether it can be 200 kilometres per hour between Quebec City and Montreal, or between Montreal and Ottawa, or whether it needs to be something different. That's where the significance and importance of the feasibility study are.

Mr. James Roche (Executive Vice-President and Chief Operating Officer, VIA Rail Canada Inc.): On the same subject, we should say it's a viable system, but the rest of the sentence is "but it requires a contribution from public sources for its construction". From the studies we've done, there's no doubt in our mind that it would generate an operating profit from the beginning. Others who have looked at it have come to the same conclusion. It remains to be

[Traduction]

déroule actuellement viennent en grande partie de gens qui veulent vendre de l'équipement. L'avertissement que nous voulons vous donner, c'est qu'il ne faut pas choisir la quincaillerie tout simplement parce qu'elle existe, et élaborer ensuite un réseau autour de cette quincaillerie. Il faut être bien certain que le marché aura été étudié, il faut comprendre quelles seront les répercussions du train à grande vitesse sur les autres moyens de transport de voyageurs, et ensuite seulement, on pourra décider de la quincaillerie nécessaire. C'est, en gros, ce que nous voulons vous faire comprendre aujourd'hui.

M. Keyes: Mais vous conviendrez avec moi que la conception de la mise en marché peut changer d'année en année, de décennie en décennie.

Si nous décidons de mettre en place un réseau ferroviaire à grande vitesse dans ce corridor, il faudra prendre notre décision en partant de l'idée que nous nous faisons de l'évolution des transports au cours des 20 prochaines années, que ce soit dans un réseau multimodal—ce que j'espère—ou autrement. Par conséquent, il faut se demander quel serait le type de train le plus efficace pour notre pays si nous voulons implanter un réseau de transport multimodal tourné vers l'avenir.

Ce serait tout à fait possible. On pourrait avoir l'option A, relativement rapide, ou l'option B, plus vite que l'éclair, mais nécessitant la construction de voies très coûteuses. Le gouvernement est responsable de l'argent des contribuables et doit prendre une décision. Je suis désolé de ce monologue, qui devrait plutôt être un dialogue.

Quel genre de système de train à grande vitesse VIA envisage-t-elle pour le corridor? Premièrement, vous dites que le train à grande vitesse est possible et viable dans le corridor Québec-Windsor. Nous avons constaté en Europe que ce n'est pas nécessairement vrai, en raison de notre population. Et deuxièmement, quel type de système serait le meilleur? Serait-il question d'utiliser les voies existantes, des voies améliorées ou des voies spécialisées pour le train à grande vitesse?

M. Lawless: J'espère avoir été clair. J'ai essayé de souligner l'importance de l'étude de faisabilité que vont effectuer les trois gouvernements; nous ne devons pas nous laisser hypnotiser par les marchands de quincaillerie, et brûler les étapes. Procédons d'abord à l'étude de faisabilité. Nous pourrions alors savoir quel est notre marché et déterminer s'il faut des trains roulant à 300 kilomètres à l'heure pour tous les tronçons du corridor ou s'il est possible de se contenter de 200 kilomètres à l'heure entre Québec et Montréal, ou entre Montréal et Ottawa, ou s'il faut quelque chose d'autre. C'est pour cela que l'étude de faisabilité est extrêmement importante.

M. James Roche (vice-président administratif et chef de l'exploitation, VIA Rail Canada Inc.): Dans la même veine, on peut dire que c'est une option viable, mais il faut ajouter que le secteur public devra contribuer à sa construction. D'après les études que nous avons effectuées, il ne fait aucun doute que le service serait rentable dès le début. D'autres ont également étudié la question et en sont arrivés à la même conclusion. Il reste à voir si leur opinion, c'est-à-dire celle du

[Text]

seen—that is to say, the Ontario–Quebec task force and in fact Bombardier—whether that view would be upheld by this next group that’s examining in part the same question. That’s what we mean by viable, and I don’t think the European experience would contradict that.

The other point of consensus that now seems to have developed in Canada has to do with the requirement for dedicated track for this type of operation. Whether or not that track can share right-of-way with freight operations for all or part of its route, or what the optimal alignment of the right-of-way for this passenger service should be, remain open questions. VIA Rail has views on all of this because we’ve been studying it for ten years.

The point we’ve made to the government on this is that inasmuch as governments may be exposed—and we say they would be exposed—to make a significant financial contribution, what they think is important since they are going to have to put the money in. . . We’d be happy if their views at the end coincided with ours, but at this point we’re more concerned that they examine the question in an objective way and get all the input. We’ll be there giving them our input, too. Others have other views, and they’ll be giving them theirs. At the end of the day the point would be to satisfy them: yes or no, this is approximately what it would cost, here’s how we can justify it, and here’s what we’d get.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Lawless, gentlemen, thank you for coming before the transport committee to assist in our high-speed rail study. As an opening note, it’s nice to have you here when we’re all heading in the same direction and not doing battle.

I want to follow up on a couple of points Mr. Keyes raised. One of the questions we’ll have to be seized with—not just ourselves but the feasibility study, and I’d like to get VIA’s view—is, do we overbuild? We may know today what is the time competition from air, the time competition from car. But should we include in that some projections, based on scientific evidence, that we’re going to have to achieve *x* speed 10 or 15 years from now, after the system is built?

Mr. Lawless: The feasibility study may put some type of range of probabilities in that area. Indeed, that’s quite possible. Right now, the technology we’re aware of is 300 kilometres with a test run at 500-plus. Can 500-plus be sustained, or could technology take us, then, in the next three or four or five years. . . ? I don’t know.

Mr. Angus: Actually, this was more of a concern about the competition. In the corridor, is it realistic to anticipate that air passenger services will get any faster?

[Translation]

groupe de travail Ontario–Québec et Bombardier, sera confirmé par le nouveau groupe qui examine en partie la même question. C’est ce que nous voulons dire par «viable», et je ne pense pas que l’expérience européenne prouve le contraire.

L’autre point sur lequel on semble maintenant s’entendre au Canada, c’est la nécessité d’utiliser des voies spécialisées pour ce genre de services. Quant à savoir si les voies peuvent partager la même emprise que les voies réservées au transport de marchandises, pour l’ensemble du trajet ou pour une partie seulement, ou quel serait le meilleur tracé de l’emprise de ce service de transport de voyageurs, cela reste à voir. VIA Rail a déjà une idée là-dessus parce que nous étudions la question depuis dix ans.

Ce que nous avons dit au gouvernement à ce sujet, c’est que dans la mesure où les gouvernements risquent de devoir verser une contribution financière importante, ce qui sera probablement le cas d’après nous, il est important de connaître leur avis parce qu’ils vont devoir investir. . . Nous serions heureux que leur point de vue coïncide avec le nôtre en définitive, mais pour le moment, nous tenons surtout à ce qu’ils étudient la question de façon objective et qu’ils recueillent le point de vue de tous les intéressés. Nous allons d’ailleurs leur faire connaître notre point de vue. D’autres ne sont pas nécessairement du même avis, et ils vont le faire savoir eux aussi. En définitive, ils vont devoir décider si le projet de train à grande vitesse doit être retenu ou non, ce qu’il coûterait approximativement, comment il se justifie et quel serait le service offert.

Merci, monsieur le président.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Lawless, messieurs, je vous remercie d’être venus aider le Comité des transports pour son étude sur le train à grande vitesse. Pour commencer, il nous fait plaisir de vous avoir ici à un moment où nous nous en allons tous dans la même direction, et non en période de conflit.

Je voudrais pousser plus loin quelques-unes des questions soulevées par M. Keyes. Une des choses que nous devons nous demander, pas seulement nous, mais ceux qui feront l’étude de faisabilité, c’est si nous devons prendre des précautions peut-être superflues en fonction de l’avenir. Je voudrais bien savoir ce que VIA en pense. Nous savons aujourd’hui quel est la durée des trajets des moyens de transport concurrents, c’est-à-dire l’avion et l’automobile. Mais devrions-nous faire des projections, en nous fondant sur des données scientifiques, sur la vitesse que nous pourrions atteindre dans 10 ou 15 ans, après la mise en place du réseau?

M. Lawless: Il est tout à fait possible que l’étude de faisabilité tienne compte de certaines hypothèses en ce sens. À l’heure actuelle, d’après la technologie que nous connaissons, on peut atteindre 300 kilomètres avec des pointes jusqu’à 500 et plus. Mais sera-t-il possible de soutenir cette vitesse grâce au progrès technologique dans trois, quatre ou cinq ans? Je l’ignore.

M. Angus: En fait, je me posais surtout la question au sujet de la concurrence. Dans le corridor, est-il réaliste de s’attendre à ce que le transport aérien des voyageurs s’accélère?

[Texte]

If we're competing downtown to downtown, from Toronto to Ottawa, do we need to worry about anything less than 3 hours, whether it's now or 20 years from now?

Mr. Lawless: I can tell you what our own studies have told us. You get three hours and under in the foreseeable future, from what we know now.

Mr. Roche: We don't see any particular improvement in air-trip time.

Mr. Lawless: So three hours or less is going to draw the business; anything substantially more than three will not.

Mr. Roche: Our planning assumption was that even if there were some small improvements in terms of trip time in the air, they would be more than eaten up by access-egress issues on the ground.

So when we looked at it on a 20-year horizon, we assumed that air-trip times would remain relatively constant. Some people said that we were being generous to the air mode, given congestion at airports and access-egress problems. I don't know.

Mr. Lawless: That'd be a good thing for the committee to crystal ball, because I don't know where it's going.

Mr. Angus: Let me just take off from Mr. Roche's comment about airport congestion. One of the questions I put to Air Canada yesterday was that given the cost of high-speed rail, should we decide to go for it, and given the cost of the expansion of Pearson and the fact that we're into an environmental assessment—and as far as a lot of us are concerned, the taxpayer's dollars will be involved in either—should there be a hold put on expansion of Pearson until such time as a decision has been made by the respective governments on a go or no-go for high-speed rail?

Mr. Lawless: I can just speculate on the basis that if massive dollars were spent at Pearson, and we know there's potential here for high-speed rail and whatever else takes place on the 401, there would be an uninformed decision.

Mr. Roche: We were at a disadvantage. We're not sure what Pearson's total capacity is or where the growth in the air traffic at Pearson is coming from. The first thing I would have thought planners would want to do is to assume either the worst or the best, depending on where you're sitting, in terms of air traffic, given high-speed rail. Let's say that virtually all of the air traffic leaves the airplane for the high-speed rail. This will have, then, at its maximum, a certain impact on air traffic at Pearson.

[Traduction]

Si nous faisons concurrence à l'avion de centre-ville à centre-ville, de Toronto à Ottawa, devons-nous viser un trajet de moins de trois heures, que ce soit maintenant ou dans 20 ans?

M. Lawless: D'après les études que nous avons effectuées, une durée de trajet de trois heures ou moins est tout à fait possible dans un avenir prévisible, d'après ce que nous savons maintenant.

M. Roche: Et nous ne prévoyons pas d'amélioration notable dans le temps de déplacement en avion.

M. Lawless: Donc, une durée de trajet de trois heures ou moins attirerait des clients, mais pas une durée plus longue.

M. Roche: Notre planification est fondée sur l'hypothèse selon laquelle, même si la durée des trajets par avion s'améliorait légèrement, les problèmes posés par l'accès terrestre aux aéroports annuleraient amplement ces gains.

Donc, quand nous avons étudié la question dans la perspective des 20 prochaines années, nous sommes partis du principe que le temps de déplacement en avion resterait relativement constant. Certains nous ont dit que nous étions généreux envers le transport aérien, étant donné la congestion dans les aéroports et les problèmes d'accès terrestre. Moi, je ne sais pas.

M. Lawless: Il serait très utile que le comité ait une boule de cristal, parce que je ne sais pas comment la situation va évoluer.

M. Angus: Pour en revenir au commentaire qu'a fait M. Roche au sujet de la congestion des aéroports, j'ai posé hier la question suivante au représentant d'Air Canada: Étant donné le coût du train à grande vitesse, si nous décidons de l'adopter, et le coût de l'agrandissement de l'aéroport Pearson, d'autant plus qu'il y a une évaluation environnementale en cours et que, d'après beaucoup d'entre nous, les contribuables vont devoir payer pour l'une ou l'autre de ces options, devrait-on mettre de côté l'expansion de Pearson jusqu'à ce que les gouvernements en cause aient pris une décision sur le train à grande vitesse?

M. Lawless: Tout ce que je puis dire, c'est que si l'on consacre des sommes importantes à l'aéroport Pearson tout en sachant qu'un train à grande vitesse est possible et qu'il peut se produire toutes sortes de choses sur la 401, ce ne serait pas une décision éclairée.

M. Roche: Nous sommes désavantagés. Nous ne savons pas exactement quelle est la capacité d'accueil totale de Pearson ni d'où vient l'augmentation de la circulation aérienne dans cet aéroport. La première chose que les planificateurs devraient faire selon moi, c'est de se demander quel pourrait être le pire scénario—ou le meilleur, tout dépendant du point de vue—pour le transport aérien avec l'arrivée du train à grande vitesse. Supposons par exemple que presque tous les gens qui prenaient l'avion délaissent ce moyen de transport pour le train à grande vitesse; cela aurait certainement des répercussions sur la circulation aérienne à l'aéroport Pearson.

[Text]

Is that diminution in demand at Pearson sufficient to cause second thoughts? If the planners at Pearson are telling whoever it is they're telling that the exponential growth is so huge that even if all of the corridor air traffic moved to the rail, it wouldn't make a significant difference to the need there, then I guess you could just pass it by.

Mr. Lawless: I think there's another dimension to this one, Mr. Chairman, that we should always keep in mind. Let's assume that 12 or 14 months from now, the feasibility study is done, the royal commission is finished, and everybody has some kind of an idea of the direction in which they're going to go. A decision is made. You're talking 10 years before this high-speed rail comes into play, maybe 12, depending upon what you decide to do.

Mr. Angus: That's right.

Mr. Lawless: We're a long way out. I don't know whether Pearson can hang in there without another runway for that long or if it gets so impossible in the meantime. . . I don't know.

• 1605

Mr. Angus: Probably the answer would be that, yes, Pearson would have to continue but maybe not to the same degree as planned, based on projections. You're right; we have to almost crystal ball it.

Let me turn to the financing. You've made it clear that VIA wants to be the operator. Who should build the system—the public sector or private sector—and separate it out in terms of the infrastructure versus the train sets. Second, who should finance it?

Mr. Lawless: I would hope that the private sector would build it and I would really hope that the private sector would finance part of it, but we know from every examination we've made anywhere in the world, and the experience we've had with managing passenger services, that it will not fly without public money.

Mr. Angus: You say the private sector should also construct the roadbed and install the rails and the signalling systems, as opposed to one of existing railroads?

Mr. Lawless: I guess I would be saying that the private sector is the railroads.

Mr. Angus: It doesn't quite—

Mr. Lawless: I see what you're saying. Would we bid on it? Yes. CN and CP, I imagine they would.

Mr. Angus: What's in it for the private sector to finance the construction of high-speed rail if there is also a need for government financial participation? How do you structure it in your mind to ensure that there will be a reason, other than patriotism, for the private sector to get involved?

Mr. Roche: Profit. What we are really saying, from what we've seen, is that if this project were to be in the private sector, they would, on the basis of our analysis, be earning a rate of return of somewhere around 8% in real terms, and

[Translation]

Cette diminution de demande à Pearson serait-elle suffisante pour remettre l'agrandissement en cause? Si les planificateurs de Pearson disent que la croissance exponentielle est tellement marquée que le besoin s'en fera sentir de toute façon, même si tous les gens qui voyagent en avion dans le corridor choisissaient le train, je suppose qu'on pourrait facilement ne pas tenir compte de ce facteur-là.

M. Lawless: Je pense qu'il y a une autre dimension dont il faut tenir compte, monsieur le président. Supposons que, dans 12 ou 14 mois, l'étude de faisabilité soit terminée, que la commission royale d'enquête ait fini ses travaux et que tout le monde ait une assez bonne idée de l'orientation à prendre. Supposons que la décision soit prise. Il faudra quand même attendre 10 ans avant que le train à grande vitesse soit mis en service, peut-être même 12 ans, selon la décision qui aura été prise.

M. Angus: C'est exact.

M. Lawless: C'est un processus très long. Je ne sais pas si Pearson peut attendre pendant tout ce temps-là sans sa nouvelle piste ou si la situation risque de devenir impossible entre temps. . .

M. Angus: Il est probable que l'agrandissement de Pearson devrait se faire, mais peut-être pas selon l'envergure prévue, d'après les projections. Vous avez raison; il nous faudrait presque une boule de cristal.

Parlons maintenant de financement, si vous voulez bien. Vous avez indiqué clairement que VIA voudrait bien exploiter ce service. Mais qui devrait construire le réseau, le secteur public ou le secteur privé? Et comment devrait se faire la séparation entre l'infrastructure et le matériel roulant. Deuxièmement, qui devrait financer le projet?

M. Lawless: Je préférerais que ce soit le secteur privé qui le construise, et j'espère bien qu'il pourrait en financer une partie, mais d'après les études que nous avons effectuées à l'étranger et d'après notre expérience dans le domaine de la gestion des services de transport de voyageurs, nous savons qu'il faudra des fonds publics.

M. Angus: Vous dites que le secteur privé devrait également construire la plate-forme et installer les rails et les systèmes de signalisation, plutôt qu'une des sociétés ferroviaires existantes?

M. Lawless: Moi, je dirais que le secteur privé, ce sont les sociétés ferroviaires.

M. Angus: Ce n'est pas tout à fait. . .

M. Lawless: Je comprends ce que vous voulez dire. Est-ce que nous présenterions une offre? Oui. Le CN et le CP aussi, j'imagine.

M. Angus: Quel intérêt le secteur privé aurait-il à financer la construction du réseau de trains à grande vitesse si le gouvernement doit également y apporter une contribution financière? Comment concevez-vous la chose pour que le secteur privé ait une raison, à part le patriotisme, de participer au projet?

M. Roche: Le profit. D'après ce que nous avons vu, si le projet était confié au secteur privé, il rapporterait d'après nos analyses un taux de rendement réel d'environ 8 p. 100, ce qui n'est pas vraiment suffisant. Les entreprises privées qui

[Texte]

that's not considered to be adequate. Private financing firms that get involved in this tell us that the threshold is around 12% or 13% for this type of project. That is where the government contribution comes in, to the extent that there is public money in it, to the point where you can make the return at about that level. Then the private sector would be interested, would assume the cost of the rest of it, and would undertake the project for something other than patriotic reasons.

They, in turn, would franchise their asset to an operator—in our scenario, VIA—and receive the rents accordingly, so that they could get their return. From the government's point of view, they would not do that; they wouldn't just hand the money over and say, here's enough money so you can get a nice rate of return. They would do that with conditions attached to their money: they want this, this, and this. They may possibly even want return of the actual asset after a 30-year period or whatever. There are any number of ways that you could structure it.

Mr. Angus: Do you see the government's participation being at the level of the infrastructure, in order to make that possible, and the train sets, the stations, whatever, totally coming from the private sector in terms of the investment?

Mr. Lawless: I think basically that is it.

Mr. Angus: In part you mentioned it in your brief, and your study certainly talked about the fact that a portion of the corridor would be viable, the Toronto-Ottawa-Montreal section, and that begs the question of Montreal to Quebec City, Toronto-London-Windsor. One of the things we found on our trip was that the TGV in the Paris-Lyon run goes well beyond Lyon—I think 150 kilometres, if not further—on existing trackage, in order to provide a continuity of service.

Would you see that kind of situation in the short-term, if not the long-term, for the outer edges of the border?

Mr. Lawless: It's possible to do it that way.

Mr. Angus: Does that bring the cost down and make it a more viable system?

Mr. Roche: Yes, because the best segment in terms of the rate of return is Montreal-Ottawa-Toronto. All of them cover their operating costs once built. Montreal-Ottawa-Toronto requires a smaller portion of public funds for its construction, so it's the most attractive. That would be an exciting possibility. France has an advantage over us in that respect because their line south of Lyon is also electrified. I understand you can get a TGV locomotive that can alternate and actually work with the catenary for electrical transmission, or, I guess it would basically be turbine of some type.

[Traduction]

contribuent au financement de ce genre de projet nous disent que le seuil est environ 12 ou 13 p. 100. C'est là qu'entre en jeu la contribution du gouvernement, puisque cette injection de fonds publics pourrait permettre un rendement de ce niveau ou à peu près. Le secteur privé serait alors intéressé; il serait prêt à assumer le reste des coûts et à entreprendre le projet pour des raisons autres que patriotiques.

Il offrirait ensuite une concession à un exploitant—VIA, d'après notre scénario—et percevrait un loyer en conséquence afin de pouvoir faire des profits. Le gouvernement n'agirait pas de la même façon; il ne se contenterait pas de remettre l'argent pour permettre un taux de rendement suffisant. Il assortirait sa contribution de diverses conditions; il voudrait ceci, puis ceci et alors cela. Il pourrait même demander de reprendre l'actif après 30 ans ou quelque chose du genre. Il y a bien des façons de structurer la chose.

M. Angus: Pensez-vous que la participation du gouvernement devrait se faire au niveau de l'infrastructure, pour en rendre la construction possible, alors que l'investissement nécessaire pour le matériel roulant, les gares et le reste viendrait en totalité du secteur privé?

M. Lawless: En gros, c'est ce que j'envisage.

M. Angus: Vous avez mentionné dans votre mémoire, ainsi que dans votre étude, qu'une portion du corridor serait viable, c'est-à-dire le tronçon Toronto-Ottawa-Montréal, ce qui m'incite à vous demander ce qu'il en est pour le tronçon Montréal-Québec, et le tronçon Toronto-London-Windsor. Une des choses que nous avons constatées au cours de notre voyage, c'est que le TGV Paris-Lyon va bien au-delà de Lyon—150 kilomètres, je crois, sinon davantage—sur les voies existantes afin d'assurer une certaine continuité du service.

Pensez-vous que cette situation soit possible à court terme, sinon à long terme, pour les villes situées aux deux extrémités du corridor?

M. Lawless: Ce serait possible.

M. Angus: Est-ce que cela réduirait les coûts et augmenterait la viabilité du réseau?

M. Roche: Oui, parce que le tronçon le plus rentable est celui de Montréal-Ottawa-Toronto. Une fois construit, il couvrirait entièrement ses frais d'exploitation. En outre, sa construction nécessiterait moins de fonds publics; c'est donc le plus intéressant. Ce serait une possibilité très séduisante. La France a toutefois un avantage sur nous dans ce domaine parce que la ligne est également électrifiée au sud de Lyon. Si j'ai bien compris, il est possible d'avoir une locomotive de TGV capable de fonctionner en alternance et de recevoir ses impulsions électriques de la caténaire, ou une locomotive à turbine d'un type quelconque.

• 1610

Mr. Angus: It's possible. They don't run such a service.

Mr. André Gravelle (Specialist, High Speed Rail, VIA Rail Canada Inc.): No, it is certainly not in use now. They don't really have to use it, but a gas turbine bi-modal type locomotive that would accomplish this is a possibility.

M. Angus: C'est possible, mais ce service n'existe pas.

M. André Gravelle (spécialiste du train à grande vitesse, VIA Rail Canada Inc.): Non, il n'existe certainement pas à l'heure actuelle. Il n'est pas vraiment nécessaire là-bas, mais une locomotive bi-modale à turbine à gaz pourrait le faire.

[Text]

Mr. Lawless: I think you're onto the area that has to be examined in this process. While we loosely refer to it as the corridor from Quebec to Windsor, there really are three sections to it, and there are probably three markets. It's Quebec to Montreal, Montreal-Ottawa to Toronto, and Toronto to Windsor. I don't even like to talk about the hardware, but indeed you could see a system with ABB on one part of it, if that's the technology we chose, and TGV on another part of it. However, you still have the problem of electrification, as has been mentioned.

Mr. Angus: Let me just flip it around.

Let's say it's full high-speed rail from Quebec City to Windsor. Has VIA looked at the possibility of extensions beyond those points, i.e. Windsor to Chicago to Minneapolis, Toronto or Montreal to New York City, in high-speed rail, in co-operation with Amtrak or whoever in the States?

Mr. Roche: No, but it would be an interesting proposition to look at.

Mr. Lawless: You scared me for a minute. I thought you were going to say Thunder Bay.

Mr. Angus: However, ABB to Thunder Bay might make sense.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, Mr. Lawless and gentlemen for being with us today.

You did an extensive study in 1989 that provided you with a lot of data. We've just recently reviewed the May 1991 study of the Quebec-Ontario task force, which provided substantial information and data. What would you expect \$6 million might add to that data bank, and what are you looking for in the new study?

Mr. Lawless: Very much. It can add a lot to it. It's the obvious next step to broadening, if you want, the very significant detail of the route, for instance, and the market. There's certainly not enough confirmed information available about the marketplace yet, and there are probably some other things.

Mr. Roche: That's mainly it. I think a significant amount of that money would go to market analysis. We're reasonably confident with our market research, but somebody else's level of confidence in it may not be ours, and that's certainly their right. I sort of have the view that if they are thinking about putting big bucks in, they should do their own analysis of it and make sure they've a level of confidence in the results that makes them happy. In other areas, such as alignment, I don't think enough work has been done, and that really could warrant a closer look.

Mr. Lawless: As a matter of fact, there is some controversy over the alignment. That really needs to be straightened out, because there's a different view of whether, for instance, you go to Montreal through the tunnel up to Mirabel and get over to Ottawa and down to Kingston and Toronto. That sort of thing has to be really researched. We don't recommend that, but others have. I think that's the significance of the feasibility study. It's not a lot of money to

[Translation]

M. Lawless: Je pense que vous touchez vraiment là à la principale question qu'il faudra étudier. Même si nous parlons de façon générale du corridor Québec-Windsor, cela comprend en réalité trois tronçons, qui correspondent probablement à trois marchés différents. Il y a Québec-Montréal, Montréal-Ottawa vers Toronto, et Toronto-Windsor. Je n'aime pas parler de quincaillerie, mais il serait possible d'avoir un système ABB dans une partie du corridor, si c'est la technologie que nous retenons, et un TGV dans une autre partie. Cependant, il faudrait quand même résoudre le problème de l'électrification, comme vous l'avez mentionné.

M. Angus: Je pourrais ici vous poser la question sous un autre angle.

Supposons que nous adoptons un véritable train à grande vitesse de Québec à Windsor. VIA a-t-elle étudié la possibilité de prolonger le service au-delà de ces villes, c'est-à-dire de Windsor vers Chicago et Minneapolis, et de Toronto ou Montréal vers New York, par train à grande vitesse, en collaboration avec Amtrak ou un autre exploitant américain?

M. Roche: Non, mais c'est là une proposition intéressante.

M. Lawless: Vous m'avez fait peur. Je croyais que vous alliez parler de Thunder Bay.

M. Angus: Non, mais ce pourrait être une bonne idée d'avoir un service ABB jusqu'à Thunder Bay.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, monsieur Lawless, messieurs, d'être venus aujourd'hui.

Vous avez effectué en 1989 une étude approfondie qui vous a permis de recueillir beaucoup de données. Nous avons examiné récemment l'étude réalisée en mai 1991 par le groupe de travail Québec-Ontario, qui contient elle aussi beaucoup de renseignements. Que pensez-vous qu'il serait possible d'ajouter à ces données grâce aux 6 millions de dollars prévus, et à quoi vous attendez-vous de la nouvelle étude?

M. Lawless: À beaucoup. C'est la nouvelle étape qui s'imposait pour définir plus en détail les questions très importantes du tracé, par exemple, et du marché. Il n'y a certainement pas assez d'informations sûres disponibles au sujet du marché, et il y a probablement aussi d'autres aspects.

M. Roche: C'est surtout cela. Je pense qu'une part importante de cette somme serait consacrée à l'analyse du marché. Nous sommes assez fiers de nos propres recherches à ce sujet, mais les autres ne sont peut-être pas aussi sûrs de nos données, et c'est leur droit. À mon avis, s'ils veulent investir beaucoup dans ce projet, ils devraient effectuer leurs propres analyses pour s'assurer qu'ils sont satisfaits des résultats. En outre, je pense qu'il y d'autres questions, par exemple celle du tracé, qui n'ont pas été étudiées suffisamment et qui méritent vraiment un examen plus approfondi.

M. Lawless: D'ailleurs, la question du tracé suscite une certaine controverse. Il faut vraiment tirer cela au clair, parce qu'on ne s'entend pas sur la nécessité, par exemple, d'emprunter le tunnel pour aller de Montréal à Mirabel, puis à Ottawa, Kingston et Toronto. Il faut absolument examiner ce genre de choses. Nous ne recommandons pas ce tracé, mais d'autres l'ont fait. Je pense que c'est là que l'étude de faisabilité prend toute son importance. Il n'en coûtera pas

[Texte]

get the kind of information and comfort that everybody is going to need to see whether it's a go or no go. I wouldn't want to make the decision based on what we have at the moment.

Mr. Richardson: Are the terms of reference of the feasibility study sufficient to answer those questions for you?

Mr. Lawless: How can I answer that? They haven't been made public yet. We have contributed some thoughts to Transport on them and we're anxious to see whether indeed they're used.

Mr. Richardson: Another question, and I don't know just how directly it should be related to the feasibility study, is the question of policy. There has been a suggestion of a sort of chicken-and-egg situation. You refer to it in your opening remarks as well, not in those words, but in the sense of, who leads, what can be done.

• 1615

I take it you are looking at economic feasibility with your studies and the market studies in terms of where this thing should go, if it goes, and what part should be high-speed rail, as opposed to perhaps not even considering the entire corridor. Is that right? Are you looking for some direction on that from governments or from this feasibility study?

Mr. Lawless: I would hope that a further detailed examination of the economics and the market would come out of the feasibility study. More than that, this could determine or have a great deal to do with what transport policy is going to be in this area of the world. That's why we have indicated it is very important to know the impact it might have on the airlines, highway construction or whatever; we need the best information we can get out of this process, because it's very important and I think transport policy will flow from this. That is my hope anyway.

Mr. Roche: We did, Mr. Richardson, make this point to them. Instead of just talking about high-speed rail in the corridor, it would be useful if they looked at the question of phasing, as we call it. For example, if you were to do only the one phase or one segment of the corridor, what would you do with the rest of the corridor? Are there intermediate steps that should be taken? That's an area again that hasn't really been explored sufficiently and one that I think would be proper for that group.

Mr. Lawless: We're sure we are going to have the opportunity to make sure this is addressed, but this will have a major effect on whether the country, whether the government, has VIA Rail or not; 60% of everything they do is in the corridor. If it goes somewhere else and it's operated, the government is going to have to decide what they are going to do with the rest of it.

[Traduction]

tellement cher pour obtenir les renseignements et les assurances de ce genre dont tout le monde aura besoin pour déterminer s'il faut donner le feu vert au projet de train à grande vitesse. Je ne voudrais pas avoir à prendre une décision en fonction des données dont nous disposons actuellement.

M. Richardson: Le mandat qui a été confié aux auteurs de l'étude de faisabilité est-il suffisant pour répondre à ces questions pour vous?

M. Lawless: Comment répondre à cela? Ce mandat n'a pas encore été rendu public. Nous avons fait certaines observations au ministère des Transports à ce sujet et nous avons hâte de voir si nos recommandations ont été retenues.

M. Richardson: Une autre question. Je ne sais pas dans quelle mesure cela se rattache directement à l'étude de faisabilité, mais je voudrais vous parler de la question de la politique. On a dit que c'était en quelque sorte la poule et l'oeuf. Vous en avez parlé également dans vos remarques préliminaires, pas en ces termes-là, mais en demandant qui doit mener le bal et ce qui peut être fait.

Je suppose que ce qui vous intéresse, dans vos études et dans les études de marché, c'est la faisabilité économique, c'est-à-dire l'orientation que devrait prendre le projet, s'il est retenu, et la part que devrait y occuper le train à grande vitesse, s'il n'est pas utilisé pour l'ensemble du corridor. Est-ce exact? Est-ce que vous recherchez des idées à ce sujet de la part des gouvernements ou dans cette étude de faisabilité?

M. Lawless: J'espère bien que l'étude de faisabilité débouchera sur un examen plus détaillé des considérations économiques et des caractéristiques du marché. En plus, elle pourrait servir à déterminer dans une large mesure quelle est la politique en matière de transports qui sera appliquée dans cette région. C'est pour cette raison qu'il est très important d'après nous de connaître les répercussions du train à grande vitesse sur les lignes aériennes, sur la construction d'autoroutes et sur les autres questions du même genre; nous avons besoin de la meilleure information possible, parce que c'est très important et que cela se répercutera, à mon avis, sur la politique des transport. C'est ce que j'espère du moins.

M. Roche: Monsieur Richardson, nous avons souligné aux auteurs de l'étude qu'il pourrait être utile d'étudier la possibilité d'une implantation par phase, comme nous l'appelons, plutôt que d'examiner seulement la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse dans le corridor. Par exemple, si l'on décide de se limiter à une seule phase ou à un seul tronçon du corridor, que faudrait-il faire dans le reste du corridor? Y aurait-il des mesures intermédiaires à prendre? Encore une fois, c'est une question qui n'a vraiment pas été étudiée suffisamment et que ce groupe serait bien placé pour examiner, à mon avis.

M. Lawless: Nous allons certainement pouvoir nous assurer que cette question sera étudiée, mais cela déterminera dans une large mesure si le pays, le gouvernement, veut de VIA Rail ou non; elle assure 60 p. 100 de ces services dans le corridor. Si c'est un autre exploitant qui est choisi, le gouvernement va devoir décider ce qu'il fera du reste.

[Text]

That is what I meant by policy, and it is a much larger effect than just moving people in this corridor.

Mr. Richardson: I thank you for that answer. It has provided the direction I was looking for.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): We keep hearing that public money will be required to make any kind of high-speed rail fly. I am wondering—

An hon. member: Run.

Mr. Wilson: I beg your pardon. Yes, run. That was a poor choice of words.

What kind of government involvement, interference or intervention, however you view it, would be required in order to enable high-speed rail to be feasible without public money?

Mr. Lawless: What kind of high-speed rail services could be put in place without public money?

Mr. Wilson: Yes. What kind of government intervention would you see as being necessary in order to, in essence, force people to choose high-speed rail over other modes?

Mr. Roche: Instead of government investment, do you mean what can be done?

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Roche: That is what we keep saying. Maybe there is a difference between the Canadians who have been talking about high-speed rail and the Americans. In America there is this tendency to start off by saying that this thing can pay for itself, all that is needed is a little tax rebate here and there and that. This has never happened. You're hearing testimony from some American interests later who may tell you that at least the federal government has now issued a study that came to the conclusion that it requires public investment. I think the credibility of the project is harmed in a way if we start off by saying we can do this on our own and then later, after people have said this is great, saying we need money. I think it needs public money. All of our studies show that it does.

Certainly when you come back to Mr. Lawless's comment about public policy, there are all kinds of areas in which the governments could encourage travel by this mode. That may make it even more viable and possibly reduce the amount of public money that is required. I guess this is partly what they do in France when they discourage regularly scheduled bus operations or install tolls on highways. These would be elements of a policy that moved people to rail. If those were done, they might diminish the amount of up-front money required.

[Translation]

C'est ce que j'ai voulu dire quand j'ai parlé de politique; les conséquences ne seront pas limitées aux transports des voyageurs dans ce corridor.

M. Richardson: Je vous remercie de cette réponse. C'est ce que je voulais vous entendre dire.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): On ne cesse de nous répéter qu'il faudra des fonds publics pour que le train à grande vitesse, sous quelque forme que ce soit, puisse voler de ses propres ailes. Je me demande. . .

Une voix: Rouler sur la bonne voie.

M. Wilson: Pardon? Oui, rouler. L'expression n'était pas très bien choisie.

Comment le gouvernement devrait-il intervenir pour assurer la viabilité du train à grande vitesse sans pour autant investir des fonds publics?

M. Lawless: Quel genre de service ferroviaire à grande vitesse pourrait-on mettre en place sans déboursier de fonds publics?

M. Wilson: Oui. Quel serait d'après vous le genre d'intervention gouvernementale nécessaire pour forcer en gros les gens à choisir le train à grande vitesse plutôt que d'autres moyens de transport?

M. Roche: Vous voulez savoir ce qui pourrait être fait plutôt que des investissements monétaires de la part du gouvernement?

M. Wilson: Oui.

M. Roche: Nous l'avons dit à maintes reprises. Il y a peut-être une différence entre les Canadiens et les Américains dans leur façon d'aborder la question du train à grande vitesse. Aux États-Unis, on a tendance à affirmer au départ que ce genre de service peut s'autofinancer et qu'il faut simplement un petit remboursement de taxes par ci et une autre mesure par là. Mais cela ne donne jamais rien. Et les Américains disent plus tard qu'au moins, le gouvernement fédéral a maintenant publié une étude selon laquelle il faut un investissement public. Je pense que, en un sens, le projet y perd en crédibilité quand on commence par dire qu'il peut s'autofinancer et que, après que tout le monde a applaudi, on demande de l'argent. Je pense que le projet nécessite effectivement des fonds publics. Toutes nos études le démontrent.

Pour en revenir aux commentaires de M. Lawless au sujet de la politique gouvernementale, il y a toutes sortes de moyens que les gouvernements pourraient prendre pour favoriser les déplacements en trains, ce qui pourrait rendre le train à grande vitesse encore plus viable et réduire même peut-être les sommes que les gouvernements devraient contribuer. Je suppose que c'est un peu ce qui se fait en France, où l'on décourage l'exploitation de services d'autobus réguliers et où l'on installe des postes de péage sur les autoroutes. Ce pourrait être des éléments d'une politique destinée à inciter les gens à prendre le train. Les mesures de ce genre pourraient réduire le montant initial qui serait nécessaire.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

Mr. Wilson: I'll try it a different way. It seems to me that one of the major reasons for considering high-speed rail would be to reduce automobile usage, to perhaps reduce congestion on the roads, fatal accidents, pollution, emissions, and so on.

I'm not sure that you have the same impetus in Canada as exists in Europe in that regard, but let's suppose you do, for a moment. You want to try to get people out of the automobile and onto the trains.

Is there anything in your studies to indicate that's likely? In the studies, if you've done them, do you take into account such things as heavy fuel taxes in the future to try to shape the choice of the consumer?

Mr. Roche: We didn't make those presumptions. Certainly a lot of people would be annoyed with us if we were to advocate them, so we didn't.

Mr. Wilson: Without any such presumptions, do you see any likelihood of any significant capturing of the automobile traveller by high-speed rail?

Mr. Roche: Yes.

Mr. Lawless: When you start using the word "significant", you have problems. But, yes, we see some movement from automobile to high-speed rail.

Mr. Wilson: Could you enlarge on it more, without using words such as "significant"? What do your studies say?

Mr. Lawless: On the Montreal-Toronto run, say, you have a much better chance of moving people off the highway than you do between Quebec City and Montreal, because of the distance.

The love affair with the automobile in North America is still there. People want their car when they get to where they're going. That's not going to change very much. But the business traveller probably would use it. Vacationers probably would use it. The blue-rinse set and students probably are going to use it.

That's what really happens in this whole process, but it's not a massive move. I wouldn't want to suggest that you're going to see 50% of the 401 suddenly not used. I just don't see that.

Mr. Roche: Right now, in the corridor as a whole, I think Mr. Lawless's point has to be kept in mind; there's no such thing as the corridor as a whole when you look at the markets. But as a whole, of 36 million trips annually between the major city pair points—the whole market's much larger than that, but this is the major cities—85% of them are in the car. That's 30 million trips or more. It's going to stay very high.

M. Wilson: Permettez-moi d'aborder la question sous un autre angle. Il me semble que, si l'on songe à mettre en place un réseau ferroviaire à grande vitesse, c'est surtout pour réduire l'utilisation de l'automobile, pour réduire peut-être la congestion sur les routes, le nombre d'accidents mortels, la pollution, les émissions de substances toxiques et ainsi de suite.

Je ne suis pas sûr que cet élément soit aussi important au Canada qu'en Europe, mais supposons que oui, pour le moment. Supposons qu'on veuille inciter les gens à délaisser l'automobile pour le train.

D'après les études que vous avez effectuées, pensez-vous que cela soit possible? Avez-vous tenu compte de la possibilité, par exemple, d'imposer des taxes très élevées sur le carburant à l'avenir pour essayer d'influencer le choix des consommateurs?

M. Roche: Nous n'avons pas fait d'hypothèses de ce genre. Il y a certainement bien des gens qui nous en voudraient si nous prônions des mesures comme celles-là; nous ne l'avons donc pas fait.

M. Wilson: Mais sans faire d'hypothèses, pensez-vous que le train à grande vitesse puisse réduire de façon significative la circulation automobile?

M. Roche: Oui.

M. Lawless: Il est toujours délicat d'employer le terme «significatif». Mais, effectivement, nous pensons qu'il serait possible d'inciter les gens à prendre le train plutôt que l'automobile.

M. Wilson: Pourriez-vous préciser, sans nécessairement employer des termes comme «significatif»? Que disent vos études?

M. Lawless: Sur la ligne Montréal-Toronto, par exemple, il serait beaucoup plus facile d'inciter les gens à prendre le train qu'entre Québec et Montréal, à cause des distances.

L'engouement des Nord-Américains pour l'automobile existe encore. Les gens veulent avoir leur voiture une fois rendus à destination. Cela ne va pas changer beaucoup. Mais les gens qui voyagent pour affaires vont probablement prendre le train; les vacanciers aussi, de même que les personnes âgées et les étudiants.

C'est ce que nous prévoyons, mais ce ne sera pas un transfert massif. Je ne voudrais sûrement pas laisser entendre que la 401 sera soudainement moins achalandée de 50 p. 100. Ce n'est certes pas cela que j'envisage.

M. Roche: Pour le moment, dans l'ensemble du corridor, je pense qu'il faut garder à l'esprit ce qu'a dit M. Lawless, quand on étudie les marchés, on ne peut pas considérer le corridor comme un tout. Mais dans l'ensemble, sur les 36 millions de voyages effectués chaque année entre les grandes villes du corridor—l'ensemble du marché est beaucoup plus vaste, mais je ne parle ici que des grandes villes—, il y en a 85 p. 100 qui se font en voiture. Il est donc question de 30 millions de voyages ou plus. Cela ne changera pas beaucoup.

[Text]

You don't have to get that much from the automobile to make a huge difference in the other modes. This 85% represents so many millions of trips that even a 5% diversion from automobile to the public modes makes a big impact on the public modes and their viability.

In our studies, to generalize, the traffic on the high-speed rail would come as follows: 40% of it would be rail users; 20% of it would be induced, new traffic that was not now travelling; and the other 40% would come from the other public modes, the largest number from the highway, but certainly a lot of people from the air.

Mr. Wilson: You would foresee that the fare structure for high-speed rail would be comparable to the air fare for the same distance. It would have to be very close.

Mr. Lawless: Market-related, probably right at the airline. . .

Mr. Wilson: It's not really a lower-cost alternative. It's perhaps an alternative in terms of time, but not in terms of cost.

Mr. Lawless: Do you mean by this a lower cost to the public?

Mr. Wilson: Yes, to the user.

Mr. Roche: It's a lower cost in terms of providing the transportation service. Of course, in the market, you end up charging what you can. If you could get close to the air fare, that's what you'd charge. But you would not have as large a cost base as the air mode has. It is a more cost-effective mode of transportation.

• 1625

Mr. Lawless: If you went on a trip to Europe, I'm sure you would find the fares over there really high.

Mr. Wilson: When you say that the cost of providing the service would be less, are you taking into account the capital cost?

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Wilson: It seemed to us from some of the work we've done that the feasibility of high-speed rail is in an area of maybe 200-300 kilometres up to about 600 kilometres, and that you intend the capture of the business. The target market in a sense would be the business traveller; the people have the money and want to save time. Under that, you would be into automobile or other transit and beyond it—certainly in the air mode. It seems to me that to the extent you provide high-speed rail, what you are doing is in essence destroying the air market in the same area and between the same cities. Certainly that's been the experience between Paris-Lyon, and I wouldn't be surprised if that were duplicated elsewhere. So my question would be why the government would use the public purse to support a high-speed rail mode and at the same time tear the guts out of the most profitable sector of the airline industry in the country, the triangle?

Mr. Roche: I'm not sure it's the most profitable sector of the airline industry. That wouldn't be my understanding of that industry. But I'm not their spokesperson and I must say I don't know it that well.

[Translation]

Mais il n'est pas nécessaire de gruger tellement le marché de l'automobile pour que cela fasse une différence considérable pour les autres moyens de transport. Ces 85 p. 100 représentent tellement de millions de voyages que même un transfert de 5 p. 100 de l'automobile vers les transports en commun aurait des répercussions sensibles sur les transports en commun et sur leur viabilité.

D'après nos études, pour généraliser, les voyageurs qui prendraient le train à haute vitesse viendraient des secteurs suivants: 40 p. 100 seraient déjà des adeptes du train; 20 p. 100 seraient de nouveaux clients qui ne voyagent pas déjà; et les autres 40 p. 100 viendraient des autres moyens de transport, surtout de l'automobile, mais aussi beaucoup de l'avion.

M. Wilson: Vous prévoyez que les tarifs seraient comparables pour le train à grande vitesse et pour l'avion, sur une même distance. Il faudrait qu'ils soient très semblables.

M. Lawless: En fonction du marché, probablement tout près des tarifs aériens. . .

M. Wilson: Ce n'est pas vraiment une option moins coûteuse. C'est peut-être une solution de rechange en termes de temps, mais pas en termes de coût.

M. Lawless: Vous voulez parler du coût pour le public?

M. Wilson: Oui, pour l'utilisateur.

M. Roche: C'est un service de transport qui coûterait moins cher. Bien sûr, sur le marché, on demande finalement ce qu'on peut. Si l'on peut se rapprocher du tarif aérien, c'est ce qu'on va demander. Mais votre coût de base ne serait pas aussi important que pour les transports aériens. C'est un moyen de transport plus rentable.

M. Lawless: Je suis sûr que si vous alliez en Europe vous constateriez que les billets de chemin de fer coûtent très cher là-bas.

M. Wilson: Quand vous dites que le service serait moins coûteux, tenez-vous compte des immobilisations?

M. Lawless: Oui.

M. Wilson: D'après ce que nous avons appris, il semble que le chemin de fer à grande vitesse soit rentable sur des distances allant de 200 à 300 kilomètres et même jusqu'à peut-être 600 kilomètres, et que c'est là le créneau que vous visez. En un sens, vous visez les gens d'affaires, ceux qui ont les moyens, mais qui veulent gagner du temps. Sur les plus courtes distances, l'automobile et d'autres moyens de transport priment et, au-delà, c'est certainement le domaine des transports aériens. Il me semble qu'en offrant ce service de train à grande vitesse, vous vous attaquez à cette partie du marché aérien sur les mêmes distances, entre les mêmes villes. C'est ce qu'on a pu constater entre Paris et Lyon, et je ne serais pas étonné de voir se produire la même chose ailleurs. Alors dites-moi pourquoi le gouvernement devrait utiliser les deniers publics pour favoriser le train à grande vitesse si cela doit en même temps enlever aux compagnies aériennes leur créneau le plus rentable, c'est-à-dire le triangle?

M. Roche: Je ne suis pas certain que ce soit le secteur le plus rentable pour les compagnies aériennes. Ce n'est pas mon impression. Mais je ne peux pas parler au nom des compagnies aériennes et j'avoue que je ne m'y connais pas vraiment.

[Texte]

The case study of Paris-Lyon is an interesting one, because air travel dropped precipitously the moment the high-speed train was introduced. I've never talked with the airlines about it, but SNCF will tell you air volume is now back to where it was before high-speed rail was introduced. It has found its own market niche again, and there it is. Air is by no means dead in high-speed markets in France. There is a period of adjustment and consumers make choices, but what the air industry has found now is they have their own market and it's there.

Mr. Wilson: If we assume for a moment that the triangle air traffic in Canada—the Ottawa-Montreal-Toronto—isn't profitable, then does that lead towards the feasibility of a more integrated kind of transportation service, in the sense that perhaps companies will arise that will provide high-speed rail in the 300-600 kilometre range and the air beyond and links between, and so on?

Mr. Roche: That's the ideal. I think that would be great, and it's one of the things Mr. Lawless was saying we didn't spend enough time on, partly because it was really outside what we could do ourselves. With this next study, we would like to look at these airport connections and to what extent the high-speed service in fact becomes a feeder to the airlines for those longer-distance trips the airline is so well suited for. That may be the ultimate match of the system.

It's funny that it's taken France this long to get to that, because their high-speed system, of course, originally never connected to any of the airports. They're only now understanding the importance of those connections into the airports and planning them and actually putting money into building them. But that looks like it would be the best thing.

Mr. Wilson: I have a question about the tracks. In your judgment, would high-speed passenger travel require a dedicated track, require a separate track, a track separate from freight travel, regardless of the kind of high-speed equipment used?

Mr. Lawless: The short answer is yes.

Mr. Wilson: Okay.

Mr. Atkinson (St. Catharines): A lot of the questions have been asked already. We've been going around the policy issue and the statutory issue, and you've touched on it with almost everybody. Do you see a need for a statutory requirement for the operator—say, VIA—of this high-speed rail system? As you mentioned, it can't be viewed in isolation from the rest of your mandate.

• 1630

Mr. Lawless: If you are talking about whether the handicap under which VIA is operating at the moment, without an act, yes, we would see that as being necessary.

Mr. Atkinson: So that is what you're talking about in your remarks when you talk about statutory and regulatory issues.

Mr. Lawless: Yes.

[Traduction]

Le cas Paris-Lyon est intéressant, car dès l'entrée en service du train à grande vitesse, le nombre des passagers aériens a fortement diminué. Je n'en ai jamais parlé avec les représentants des lignes aériennes, mais la SNCF vous dira que le nombre est maintenant remonté au niveau d'avant le TGV. Le transport aérien a retrouvé son créneau et s'y porte bien. En France, le transport aérien n'a absolument pas cessé sur les liaisons assurées par le TGV. Il y a eu une période de rajustement pendant laquelle les consommateurs ont fait leur choix, mais les compagnies aériennes ont maintenant trouvé leur propre marché.

M. Wilson: Si on accepte un instant l'hypothèse que le triangle du trafic aérien au Canada—la liaison Ottawa-Montreal-Toronto—n'est pas rentable, ne faudrait-il pas envisager la possibilité d'un service mieux intégré, avec des compagnies qui offriraient le train à grande vitesse pour les distances de 300 à 600 kilomètres et le transport aérien au-delà, et qui assurerait également la liaison entre les deux?

M. Roche: Ce serait le scénario idéal. Ce serait parfait, et M. Lawless a bien dit que nous n'avions pas suffisamment prêté attention à cette possibilité, en partie parce qu'elle dépasse le cadre de nos capacités. Dans le contexte de la prochaine étude, nous souhaitons envisager la possibilité des liaisons avec les aéroports, pour voir dans quelle mesure le train à grande vitesse pourrait devenir l'élément de liaison pour les grandes distances auxquelles se prête si bien le transport aérien. Ça pourrait bien être la combinaison idéale.

Il est d'ailleurs étrange que l'on ait mis si longtemps, en France, à en arriver là, car au départ on n'avait pas prévu d'amener le TGV jusque dans les aéroports. On commence seulement maintenant à comprendre l'importance des liaisons avec les aéroports, et à investir en ce sens. Mais ce serait probablement la meilleure chose à faire.

M. Wilson: J'ai une question concernant les voies. D'après vous, le train à grande vitesse exige-t-il une voie réservée, distincte des voies utilisées pour le transport des marchandises, quel que soit le type d'équipement utilisé?

M. Lawless: En un mot, oui.

M. Wilson: Bien.

M. Atkinson (St. Catharines): La plupart des questions ont déjà été posées. On a parlé de la question d'orientation et d'obligation législative, et vous en avez déjà parlé avec presque tout le monde. Pensez-vous qu'il faille prévoir une obligation légale pour l'exploitant—disons qu'il s'agirait de VIA—de ce réseau à grande vitesse? Comme vous l'avez dit, on ne peut le considérer en dehors du cadre de votre mission globale.

M. Lawless: Si vous faites allusion au problème que pose à VIA l'absence actuelle de législation, oui, ce serait nécessaire.

M. Atkinson: C'est donc de cela que vous voulez parler dans votre mémoire lorsque vous parlez de questions de législation et de réglementation.

M. Lawless: Oui.

[Text]

Mr. Atkinson: We have to look at that entirely, but I also appreciated your remarks on the other modes and the answers given to Mr. Wilson.

What about labour relations in that regard? The Ontario-Quebec study indicated that there would have to be a change in labour relations, the labour matters as they stand now, in order to make this an efficient and functioning system. Is that correct?

Mr. Lawless: I would answer that with a resounding "absolutely". If you were fortunate enough, as I was, a few weeks ago to ride the cab... I went from Paris to Tours on the *Atlantique*. There was one man sitting up there, managing this TGV, going at 300 kilometres—it scared the hell out of me, incidentally. That's really what's going to have to happen; we are going to have to have labour negotiations that reflect the operations of the train and not the past. We are still suffering very much in Canada and the United States from the coal and water syndrome, as far as our locomotives are concerned. We have just recently gotten the cabooses off the freight trains; it took us seven years to do it. We have to negotiate new labour requirements for a new service like this. We would see one man in the cab and the appropriate number to serve the public, within the safety requirements, for the rest of the train. Otherwise, if we ever imported the baggage we now have in our systems to that system, it would be a sure recipe for disaster. I don't think I can be any stronger than that.

Mr. Atkinson: I think you've been very straight. I assume, then, hooking up to the rest of the system, as you mentioned, not only in terms of technology but also in those terms as well. . .

Yes, we did get to travel in a cab and it was quite an experience. It's fun to talk about the hardware, too, I know.

I want to ask Mr. Gravelle a question, if you don't mind. I know what you're saying about the marketing study, but the hardware is fascinating.

In terms of our climate, the electrification, the catenary and so on, and perhaps in terms of the systems you've seen, is there some difficulty with transporting it into our climate?

Mr. Gravelle: I don't think there is any difficulty in transporting it into our climate; some adaptation would be required. There are some facilities to be built. I think you've seen the facilities in Stockholm for de-icing, for example. In many regions of France they have to heat the contact wire. A number of things would also have to be done to the hardware. But I think the important thing to remember is that the track itself, which is so vulnerable and susceptible to weather conditions here in Canada, is helped by the fact that in the construction of a brand-new track, you make sure from the outset that the standards are such that there is no problem with the climate—frosty problems and things like that.

Mr. Atkinson: I was surprised that when we went from Stockholm to Göteborg. . . There was a light rain that day and initially they couldn't get it up to 200 kilometres an hour, because they said the wheels were slipping on the rails.

Mr. Gravelle: I don't know of that incident.

[Translation]

M. Atkinson: Il faut avoir une vue d'ensemble, mais je comprends aussi ce que vous avez voulu dire à propos des autres modes de transport et les réponses que vous avez donné à M. Wilson.

Qu'en est-il des relations de travail? Selon l'étude Ontario-Québec, faudrait-il modifier les relations de travail, et la situation syndicale actuelle pour que le système puisse fonctionner efficacement?

M. Lawless: Je réponds sans hésitation «absolument». Si vous aviez eu l'occasion, comme moi il y a quelques semaines, de voyager dans la cabine de pilotage. . . J'ai fait Paris Tours sur l'*Atlantique*. Un seul homme pilotait le TGV à 300 km à l'heure—j'avoue que j'ai eu très peur. Mais il faudra en arriver là; nos négociations avec les syndicats devront refléter les conditions d'exploitation des trains, et non pas une situation dépassée. Au Canada et aux États-Unis, nous souffrons encore du syndrome du charbon et de l'eau. Nous n'avons que récemment éliminé le wagon de queue sur les trains marchandises; nous avons mis sept ans à y arriver. Pour mettre en oeuvre un nouveau service de ce genre, il faudra obtenir de nouvelles ententes avec les syndicats. Il faut prévoir un homme dans la cabine de pilotage, et le nombre nécessaire d'employés pour desservir le public en toute sécurité. Sans quoi, si nous nous engageons dans un nouveau système avec tout le bagage que nous traînons actuellement, nous allons tout droit à la catastrophe. Je ne peux pas le dire plus clairement.

M. Atkinson: Vous l'avez dit très clairement, me semble-t-il. Alors pour faire le lien avec l'ensemble du réseau, comme vous l'avez dit, non seulement sur le plan technologique, mais aussi. . .

Oui, nous avons pu voyager dans la cabine de pilotage et c'était toute une expérience. Et les questions techniques sont si intéressantes.

Qu'il me soit permis de poser une question à M. Gravelle. Je comprends ce que vous voulez dire à propos des études de marchés, mais l'aspect technique est fascinant.

Dans notre climat, l'électrification, les lignes à suspension caténaire, présenteraient-elles des difficultés?

M. Gravelle: Il n'y aurait aucune difficulté en raison du climat; il faudrait faire certains ajustements, construire des installations. Vous avez vu, à Stockholm, je crois, les installations de dégivrage, par exemple. Dans bien des régions de France, il est nécessaire de chauffer le fil de contact. Il faudrait faire un certain nombre de choses du point de vue du matériel, mais à mon avis, il ne faut pas oublier que pour la question du rail même, pour lequel nos conditions climatiques posent des problèmes, nous aurons la chance de poser des rails tout neufs, et de pouvoir donc dès le départ imposer des normes qui permettront d'éviter toute difficulté d'origine climatique, de givrage, par exemple.

M. Atkinson: J'ai été étonné lorsque nous avons fait le voyage de Stockholm à Göteborg. . . Une pluie fine tombait ce jour-là, et nous n'avons pu atteindre tout de suite les 200 km/hre parce que, nous a-t-on dit, les roues patinaient sur les rails.

M. Gravelle: Je n'étais pas au courant de cet incident.

[Texte]

Mr. Atkinson: Is that something you would be concerned with in your review of the hardware? I hope so.

Mr. Lawless: I would be, yes.

• 1635

Mr. Atkinson: I hope so.

Mr. Gravelle: I'm certain we can engineer a locomotive to start off on slippery rails and prevent this from happening.

Mr. Atkinson: What about the environmental concerns in the lowering of the track and the sound barriers that have to be built around it? Does that create difficulties in our climate?

Mr. Gravelle: On the alignment we have looked at, there really is no reason to lower the track, except when coming into downtown areas, such as Montreal where the track is already lowered. With regard to the barriers that would be required for diminishing noise, I don't think this should provide more of an impediment than what has been done elsewhere in the world or what is done for highways.

The Chairman: When you talk about government involvement in the capital start-up costs, do you see governments participating in the financing of the train sets themselves, or are you talking about the infrastructure to run the train sets on?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I think we back into it. We say we don't think private financing can make it go. Ergo, there's going to have to be something coming from governments. You automatically go to infrastructure as opposed to anything else for that purpose.

The Chairman: What do you consider as infrastructure, though? Do you consider the train sets—

Mr. Lawless: Tracks, ties, ballast, signalling, catenary system, land if it has to be purchased, that sort of thing.

The Chairman: Does that exclude the train sets?

Mr. Lawless: Yes, that's a mindset we've got as opposed to anything else. As I say, you back into it. We loosely talk about \$6 billion or \$8 billion or \$4 billion, or whatever the number is that people use. You look at what you can produce as far as revenue and expense out of that process is concerned, and you know it isn't viable for private operators.

In France, Germany, Italy, and Japan, governments have provided capital to get the system under way. As we know, the TGV produces a good operating profit with the number of passengers handled and the costs they generate, although that's all been done on the basis that capital has been provided for the infrastructure.

Mr. Roche: It would depend on what the governments' other interests were. Given that they were giving away money, what are they going to get back? We tend to focus on the infrastructure, although there's no real reason why it has to be that.

For one thing, the governments could certainly make some arrangement whereby in exchange for providing money up front, some of these infrastructures—which unlike the equipment don't go away but retain their value over time as

[Traduction]

M. Atkinson: J'espère que vous tiendrez compte de ce genre de chose lorsque vous examinerez les types de matériel disponibles?

M. Lawless: Oui, bien sûr.

M. Atkinson: Je l'espère.

M. Gravelle: Je suis sûr que nos ingénieurs sont capables de concevoir une locomotive qui puisse démarrer sur des rails glissants et qui nous éviterait ce genre de problème.

M. Atkinson: Et qu'en est-il des problèmes écologiques que pose l'abaissement des voies, la construction d'écrans d'insonorisation le long de la voie? Notre climat pose-t-il des problèmes particuliers?

M. Gravelle: Sur la ligne que nous avons pu examiner, il n'est vraiment pas nécessaire d'abaisser la voie, sauf lorsqu'on arrive dans un centre-ville, comme à Montréal, où les voies sont déjà abaissées. Quant aux écrans d'insonorisation, je ne crois pas que cela pose davantage de difficulté que n'importe où ailleurs, ou que le long des autoroutes.

Le président: Quand vous parlez de participation gouvernementale aux frais de démarrage, d'immobilisation, songez-vous à une participation à l'achat des rames, ou plutôt à l'infrastructure?

M. Lawless: Monsieur le président, nous opérons à rebours. Nous disons que le projet ne peut être financé seulement avec des fonds privés. Donc, il faudra que les gouvernements y mettent quelque chose. On songe donc automatiquement dans ces cas-là, à l'infrastructure.

Le président: Mais que recouvre l'infrastructure, à vos yeux? Les rames. . .

M. Lawless: Les rails, les traverses, le ballast, la signalisation, le système de suspension caténaire, le terrain, s'il faut en acheter, ce genre de chose.

Le président: A l'exclusion des rames?

M. Lawless: Oui, c'est notre préférence. Comme je le disais, on procède à rebours. On mentionne en général le chiffre de 6 milliards, 8 milliards ou 4 milliards, ou je ne sais combien. On considère ce qu'on peut espérer sur le plan des recettes et des dépenses, et on comprend tout de suite que ce n'est pas réalisable par des investisseurs privés.

En France, en Allemagne, en Italie et au Japon, les gouvernements ont fourni le capital nécessaire au lancement du système. Comme nous le savons, le TGV a de bons bénéfices d'exploitation grâce au nombre de passagers et aux coûts, mais les capitaux nécessaires à la mise en place de l'infrastructure avait été fournis.

M. Roche: Ça dépendrait de ce qui intéresse les gouvernements. S'ils doivent y mettre de l'argent, qu'attendent-ils en retour? Nous avons tendance à accorder la préférence à l'infrastructure, mais ce n'est pas absolument indispensable.

Les gouvernements pourraient certainement obtenir qu'en échange d'un financement de démarrage, une partie des infrastructures—qui, contrairement au matériel roulant, demeurent et maintiennent leur valeur, si elles sont bien

[Text]

long as they're maintained properly—could in fact revert to the governments at a certain time, upon failure to live up to the agreements related to why the money was given in the first place or after the return on the investment has in fact been made by the private sector.

So in that sense they tend to be more real over time than the equipment itself, which at a certain point goes out the door. On the other hand, if the government was more preoccupied with a specific type of industrial strategy, it might find it more interesting to provide its contribution through equipment.

The Chairman: As a crown corporation, does VIA see the potential for making profits that are significantly more than currently realized in the quarter as a reasonable avenue for the government to access funds to reduce the subsidy of the service you provide in the rest of the country?

Mr. Roche: Absolutely.

Mr. Lawless: Right now VIA is returning about 60% from the fare-box on the corridor services and nowhere near that in most of the other services. This would be substantially higher on a high-speed service, assuming the capital thing we just talked about.

• 1640

The Chairman: We know we don't have to worry about subsidizing anything to Thunder Bay. How about the Atlantic Limited? How is it doing these days?

Thank you, gentlemen, for being with us here today. We appreciate your attention to this matter. It's been a most interesting session. We'd ask Mr. Lawless to retain his seat. We'll move right along to the presentation from CN Rail.

Welcome, Mr. Lawless, to the committee's hearings. We would ask you to introduce your officials and proceed in the fashion that you have previously described.

Mr. Lawless: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sturgess is our Senior Vice-President and Chief Operating Officer; Mr. Horsman is our Vice-President, Strategic Issues. Both these officers are fully familiar with what Canadian National is operating. We have some comments to make with respect to the CN perspective as it applies to this high-speed service.

As you know, our business in Canadian National is not intercity passenger service anymore, but we operate a lot of passenger services, particularly on behalf of the GO services in and out of Toronto, and, to a lesser extent, but still operating, commuter services in Montreal on behalf of the provincial government. That is now the extent of our passenger services. We basically are a freight railroad.

On the basis of what we see coming forward, I must say that Canadian National basically supports the development of high-speed or rapid trains in the corridor. Our analysis suggests that it could be both beneficial to the environment and good for Canada. As I say, our expertise and our business in Canadian National is basically freight services.

Perhaps some statistics would be useful. There are some 300,000 trailers a year now moved by highway in the corridors. The Quebec Road Builders & Heavy Construction Association has estimated that by the year 2000, truck traffic

[Translation]

entretenues—pour au bout d'un certain temps leur revenir, si les partenaires privés ne respectent pas leurs engagements initiaux, ou après qu'ils auront rentabilisé leur investissement.

Ils ont donc une valeur plus réelle à long terme que le matériel roulant, qui finit par se détériorer. Par ailleurs, si le gouvernement s'intéresse davantage à un certain type de stratégie industrielle, il préférera peut-être contribuer à l'achat du matériel roulant.

Le président: En tant que société d'État, VIA y voit-elle la possibilité de réaliser des bénéfices beaucoup plus élevés que ce qu'elle réalise actuellement par trimestre, bénéfices qui permettraient ainsi au gouvernement de réduire les subventions pour le service au reste du pays?

M. Roche: Absolument.

M. Lawless: Actuellement, sur le service dans le couloir Québec-Windsor, VIA remet environ 60 p. 100 des recettes; c'est beaucoup moins pour le reste du réseau. Le rendement serait beaucoup plus élevé avec un service à grande vitesse, si les immobilisations sont fournies comme nous l'avons dit.

Le président: Nous savons que nous n'avons pas à nous préoccuper des subventions pour desservir Thunder Bay. Mais qu'en est-il de Atlantic Limited? Comment la compagnie s'en tire-t-elle?

Je vous remercie, messieurs, d'être venus aujourd'hui. Nous vous remercions de votre intérêt. La discussion a été extrêmement intéressante. Nous avons demandé à M. Lawless de garder sa place et nous passons tout de suite aux témoignages du CN.

Monsieur Lawless, je vous souhaite la bienvenue à nos audiences. Je vous prie de nous présenter ceux qui vous accompagnent et de procéder comme vous l'avez fait tout à l'heure.

M. Lawless: Je vous remercie, monsieur le président. M. Sturgess est premier vice-président et chef de l'exploitation; M. Horsman est vice-président, questions stratégiques. Ils connaissent tous deux très bien le Canadien National. Nous avons quelques commentaires concernant le point de vue du CN sur le service à grande vitesse.

Comme vous le savez, nous ne nous occupons plus de services voyageurs intervilles, mais nous exploitons un certain nombre de services, pour le compte des trains GO à Toronto, et aussi les trains de banlieue à Montréal, pour le compte du gouvernement provincial. Notre service passagers se limite à cela. Nous nous consacrons maintenant essentiellement au transport des marchandises.

Pour l'avenir, le Canadien National appuie la mise en place d'un service de trains rapides dans le corridor. D'après nos analyses, ce serait bon pour l'environnement et pour le Canada. Comme je l'ai dit, nous nous occupons maintenant surtout du transport des marchandises.

Il serait peut-être utile de vous donner quelques chiffres. Il y a actuellement chaque année sur les autoroutes du corridor 300,000 tracteurs-remorques. L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec prévoit

[Texte]

is expected to increase by 140%, compared to what has been operating on those highways since 1985. That same organization predicts passenger car traffic will increase by 75%. I feel there is a connection between what happens with respect to decisions that are going to be made with high-speed or passenger services generally in Canada and what happens on the highway. Our objective in the freight business in Canadian National is to get more of the traffic that I just referred to travel by our inter-modal trains, which then would balance the needs for freight and passenger trains, which, I think, is extremely important to us.

• 1645

This means that we've got to be concerned with the protection of the freight market share, developing the growth potential and ensuring the ability that is very significant with respect to our own customers, and we define customers of Canadian National as being not just Canadian producers, manufacturers, importers and exporters, but commuters, and as I mentioned, the passenger operations as well.

We provide the inter-city passenger service on a contract basis to VIA and in around Toronto and Montreal, again on a contractual service for the Ontario government and the Quebec government. Now, our experience with these commercial contracts and the inter-city passenger contracts that we've negotiated over the years demonstrates that there is a balance that can be achieved. We're confident that any potential conflicts between freight and high-speed passenger operations can be satisfactorily resolved, and that's why we made this reference previously to the feasibility study.

The three areas that high-speed service generally focus around are, again, the marketplace, technology, and the infrastructure. In our case, at Canadian National, our main concern as a freight railroad would be with the infrastructure, and it continues to hold the basic interest for us. We have been on record, both before the royal commission and the Quebec-Ontario task force in the past; we have been prepared and continue to be prepared to share the right-of-way where it makes sense.

But the sharing of tracks—and this is where there is sometimes a misunderstanding—is something less, in our view, than a viable option. High-speed passenger trains and the heavy freight trains that we have in North America, in our view, are not compatible as a traffic mix on the same tracks.

Fortunately, there is a consensus on this point now. There wasn't at first, but there is now a recognition that regardless of whatever technology is eventually selected, high-speed passenger works best when assigned to dedicated track.

Mr. Horsman has made a much more detailed presentation than I am giving here today to the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force. If indeed this committee is interested at any point in time, we can arrange for him to do that for you. I think it does lay out that subject in a very meaningful way. It gets into the details and the technology of why these two must be separated if we're going to operate with respect to a high-speed service.

[Traduction]

une augmentation de 140 p. 100 du trafic des camions d'ici l'an 2000 par rapport au volume de 1985. La même association prévoit une augmentation de 75 p. 100 des voitures de tourisme. Il me semble qu'il y a un lien entre les décisions qui seront prises concernant le train à grande vitesse au Canada et la situation sur les autoroutes. Au Canadien National, notre objectif est de faire passer une plus grande partie du trafic par les trains intermodaux, permettant ainsi d'équilibrer les besoins entre trains de marchandises et trains de voyageurs, ce qui nous paraît extrêmement important.

Nous devons donc protéger notre part du marché des marchandises, élargir le potentiel de croissance, et garantir le service à nos clients; les clients du Canadien national ne sont pas seulement les producteurs, manufacturiers, importateurs et exportateurs canadiens, mais aussi, comme je l'ai déjà dit, les passagers des trains de banlieue.

Nous offrons un service voyageurs inter-ville dans le cadre d'un contrat de sous-traitance que nous avons avec Via, et dans les zones urbaines de Toronto et Montréal, dans le cadre d'un contrat de service avec le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement du Québec. Notre expérience de ces divers contrats que nous avons à négocier au cours des années nous a prouvé qu'il est possible d'atteindre un certain équilibre. Nous sommes confiants qu'il sera possible de résoudre tout éventuel conflit entre le transport des marchandises et le service voyageurs à grande vitesse, et c'est pourquoi nous avons mentionné plus tôt l'étude de faisabilité.

Le service à grande vitesse se concentre généralement sur trois aspects, le marché, la technologie et l'infrastructure. Dans notre cas, au Canadien nationale, comme nous assurons le transport des marchandises, c'est l'infrastructure qui compte avant tout et qui continuerait de nous intéresser par-dessus tout. Nous l'avons déjà dit devant la Commission royale et devant le groupe de travail Québec-Ontario: nous sommes disposés à partager l'emprise lorsque c'est faisable.

Mais le partage des voies—et c'est là qu'il y a parfois malentendu—est loin, selon nous, d'être viable. Les trains de voyageurs à grande vitesse et les trains de marchandises que nous avons en Amérique du Nord sont lourds et ne peuvent pas, selon nous, utiliser les mêmes voies.

Heureusement, tout le monde semble désormais d'accord là-dessus. Ce n'était pas le cas au départ, mais on reconnaît maintenant que quelle que soit la technologie retenue, il est préférable d'avoir des voies réservées pour les trains à grande vitesse.

M. Horsman a présenté devant le groupe de travail Ontario-Québec sur le train à grande vitesse une communication beaucoup plus détaillée que celle que je vous donne ici aujourd'hui. Si cela intéresse votre comité, nous pouvons nous organiser pour qu'il vous fasse la même communication. Il présente très bien la question, entre dans les détails et explique pourquoi, du point de vue technologique, il est nécessaire de séparer les deux opérations, si nous voulons mettre en place un service à grande vitesse.

[Text]

I think that's all I need to say to open up as far as CN is concerned. Again, we'd be delighted to answer your questions, and hopefully we will be able to put to rest some of the problems that have been put forth that I've heard over the last number of years about whether freight trains and passenger trains can operate on the same tracks and what the problems are if indeed we go into the high-speed services.

The Chairman: Thank you.

Mr. Keyes: Mr. Lawless, just so I don't get any mixed messages myself, aside from track sharing and your position on that, is CN then interested in getting back into the inter-city service for passengers.

Mr. Lawless: No, that's not our view. We feel that the government has made it very clear in Canada that the passenger services in Canada will be run by VIA Rail. That is the mandate that was given to them in 1978, I think, and that is not our intent. We think that should continue to be the way it's handled.

Mr. Keyes: I'm not too clear on this, I'm embarrassed to say, about what the government has dictated to CN. Maybe I can get some background from our researchers, but if CN has a separate identity from VIA—

Mr. Lawless: It has.

• 1650

Mr. Keyes: —and decides down the road that this looks pretty good, that it could make some money passenger-wise in order to supplement freight, it wouldn't be allowed to do that?

Mr. Lawless: Oh, no. I think you're talking about whether or not we operate it. We're saying that the mandate VIA has at the moment is to operate the designated services—passenger train services in Canada—that the government decides they are going to operate through VIA Rail. It's their responsibility, their mandate, not CN's.

VIA Rail has undertaken to put together a contract with Canadian National and Canadian Pacific when they're using their tracks. But it's not Canadian National's responsibility to operate passenger trains. I don't see that as being a practical possibility in the future.

Mr. Keyes: On the situation of track sharing, how much of a percentage of CN's freight moves on the track during the day as opposed to overnight in the corridor?

Mr. Eldon B. Horsman (Vice-President, Strategic Issues, CN Rail): I would guess that it's 40% to 50% during the day.

Mr. Keyes: Our European experience showed us—in which country, I'm not sure, but it was probably Sweden—that the majority of the freight traffic moves at night.

Would CN go so far as to work out a situation where it would move the bulk of its freight during evening hours to allow for increased passenger traffic in the corridor on their tracks?

Mr. Lawless: That's highly unlikely. The way we operate our business is to satisfy the customer's requirements. If the customer's requirements are such that their traffic has to move at a certain time, we do that.

[Translation]

Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment au nom du CN. Encore une fois, nous serons ravis de répondre à toutes vos questions, et j'espère que nous pourrions régler certains des problèmes qui ont été soulevés et dont j'entends parler depuis des années, sur la possibilité d'exploiter les mêmes voies pour le transport des marchandises et le transport des voyageurs, et les problèmes que cela présenterait pour un service à grande vitesse.

Le président: Merci.

M. Keyes: Monsieur Lawless, pour que les choses soient bien claires dans mon esprit, mise à part votre position concernant le partage des voies, le CN serait-il intéressé à exploiter à nouveau un service de voyageurs inter-villes?

M. Lawless: Non, cela n'est pas notre intention. Le gouvernement a clairement décidé que les services aux voyageurs seraient assurés au Canada par Via Rail. C'est le mandat qu'il a confié à la société en 1978, et nous n'avons pas l'intention d'empiéter. J'estime qu'il faut maintenir le statu quo.

M. Keyes: J'avoue, à ma grande honte, que je ne comprends pas très bien quel mandat le gouvernement a confié au CN. Peut-être nos attachés de recherche pourront-ils me l'expliquer, mais si le CN est une entité distincte de Via. . .

M. Lawless: C'est bien le cas.

M. Keyes: . . .et décide plus tard que la chose l'intéresse, que le transport des voyageurs pourrait arrondir les recettes du transport des marchandises, pourrait-il s'y engager?

M. Lawless: Oh, non. Vous voulez parler, je crois, de l'exploitation. Via a pour mandat l'exploitation de certains services désignés—les services ferroviaires voyageurs au Canada—selon la décision du gouvernement. C'est donc là la responsabilité, le mandat de Via, et non pas celui du CN.

Via Rail a signé des contrats avec le Canadien National et le Canadien Pacifique pour l'utilisation des voies. Mais le Canadien National n'est pas responsable de l'exploitation des trains de voyageurs. Et nous n'envisageons pas de nous y intéresser à l'avenir.

M. Keyes: À propos du partage des voies, quel pourcentage du fret le CN transportait-il dans la journée, plutôt que pendant la nuit, dans le corridor?

M. Eldon B. Horsman (vice-président, Questions stratégiques, Canadien national): Je dirais que c'est dans les 40 à 50 p. 100.

M. Keyes: Nous avons pu constater en Europe—je ne sais plus dans quel pays, mais c'était probablement en Suède—que l'essentiel du trafic de marchandise se fait la nuit.

Le CN envisagerait-il de transporter l'essentiel du fret en soirée afin d'ouvrir davantage les voies dans le couloir, au service voyageurs?

M. Lawless: C'est très peu probable. Nous devons d'abord donner satisfaction à nos clients. Si les exigences des clients sont telles que le train doit partir à une certaine heure, il part à cette heure-là.

[Texte]

Mr. John H. D. Sturgess (Senior Vice-President and Chief Operating Officer, CN Rail): Our customers' business is out there on the 401. If you go on the 401 in the daytime, you'll see many trailers going back and forth. We just put on a new sprint service during the day to try to take off some of that business. Obviously, if we only operate at night, that wouldn't be practical. It would be further difficult to get improved utilization out of our equipment.

Mr. Lawless: Let me offer another comment on that, Mr. Chairman. If the question is whether or not there's capacity available in the corridor to operate more business, freight or passenger, the answer is "yes".

Mr. Keyes: What's the ballpark percentage?

Mr. Lawless: Frequency is going to play a role in that.

Mr. Sturgess: It depends on the compatibility of the business. If you're talking about more freight business, then it's obviously more compatible with our regular business than is more passenger business. Passenger business operates at a high speed and chews up more track capacity.

Mr. Lawless: But we could put on more VIA trains between, for instance, Toronto and Montreal now, at 95 miles per hour. We could put on more freight trains.

Mr. Keyes: Has CN ever considered incorporating technology into high-speed freight?

Mr. Lawless: We think our technology is now there for high-speed freight. I don't know of any other railroad that's operating freight trains faster than we do.

Mr. Sturgess: Our problem with freight is not speed; it's frequency.

Mr. Wilson: Everybody rides them out in my country.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Wilson: They jump on the back of them.

A voice: That's why we got rid of the cabooses.

Mr. Keyes: Your earlier remarks knocked out a lot of my questions in terms of CN's involvement, or lack of involvement, in high-speed rail, moving passengers.

• 1655

I wasn't clear about one of the questions that came from the other side of the table. The systems we rode—and you touched on it, Mr. Lawless—apparently required fewer people to operate.

Mr. Lawless: Crew.

Mr. Keyes: What happens to the people? We have a situation in which we may adopt an idea that high-speed rail is the way to go, but in order to accommodate that fewer people would be needed.

[Traduction]

M. John H. D. Sturgess (premier vice-président et chef de l'exploitation, Canadien national): Les marchandises de nos clients sont sur la 401. Allez voir combien de traiteurs-remorque il y a sur la 401 pendant la journée. Nous venons tout juste d'ajouter un nouveau service accéléré en journée afin d'essayer de capturer une partie de ce marché. Il est certain que ce ne serait pas pratique pour nous de n'assurer le transport que la nuit. Il nous serait en outre difficile alors de maximiser l'utilisation de notre matériel.

M. Lawless: Permettez-moi d'ajouter un mot à ce propos, monsieur le président. Si la question est de savoir s'il y a une capacité suffisante dans le couloir pour permettre l'exploitation d'un plus grand nombre de trains de marchandise ou de voyageurs, la réponse est affirmative.

M. Keyes: Pouvez-vous me donner un pourcentage approximatif?

M. Lawless: Cela dépend de la fréquence.

M. Sturgess: Cela dépend de la compatibilité des services. Si vous songez à l'accroissement des trains de marchandises, il est évident qu'ils sont plus compatibles avec le reste de nos opérations qu'on ne le seraient des trains de voyageurs. Ces derniers ont une plus grande vitesse et absorbent une plus grande part de la capacité.

M. Lawless: Mais il serait possible d'ajouter des trains Via entre Toronto et Montréal, par exemple, à 95 milles à l'heure. Il serait possible également d'ajouter des trains de marchandises.

M. Keyes: Le CN a-t-il jamais envisagé d'utiliser la technologie de la vitesse rapide pour le transport des marchandises?

M. Lawless: Nous avons déjà ces technologies en place. Je ne connais pas d'autre chemin de fer qui ait des trains de marchandises plus rapides que les nôtres.

M. Sturgess: Du côté des marchandises, notre problème n'est pas la vitesse, mais la fréquence.

M. Wilson: Dans ma région, tous les gens prennent les trains de marchandise.

Des voix: Oh, oh!

M. Wilson: Ils sautent sur le dernier wagon.

Une voix: C'est pour cela qu'on a éliminé le wagon de queue.

M. Keyes: Par vos commentaires de tout à l'heure vous avez déjà répondu à bon nombre de mes questions concernant la participation du CN, ou l'absence de participation dans le transport à grande vitesse des voyageurs.

Je n'ai pas bien compris un échange à la suite d'une question que vous a posée un député d'en face. Les trains que nous prenions alors, et vous en avez parlé, monsieur Lawless, nécessitaient apparemment moins de personnel.

M. Lawless: D'équipage.

M. Keyes: Qu'advient-il de ces gens-là? Nous pourrions nous décider en faveur du TGV, mais nous aurions alors besoin d'un personnel réduit.

[Text]

Mr. Lawless: If we operate more trains, the same number may be needed. I'm not sure I understand what you're saying. We have 14 unions, we have agreements, and there are provisions in those agreements for them to protect themselves through seniority arrangements, or whatever it might be.

An hon. member: That's CN.

Mr. Lawless: And VIA.

Mr. Keyes: It just occurred to me that when we were in Paris with the TGV, their spokesman told us that the train set for the Toronto-Montreal corridor would be in the neighbourhood of \$19 million to \$20 million a train set; I think you said that we would need 40 train sets to operate an effective schedule. I suppose it would require a few people to work those trains.

Mr. Lawless: It sure would. It would be much more than the number we're operating with at the moment, if you run 40.

Mr. Angus: Let me welcome Mr. Sturgess and Mr. Horsman to the table. We're recycling Mr. Lawless.

Mr. Lawless: I'm environmentally safe now.

Mr. Angus: In your other hat, you still have train sets that flush on the ground.

I want to deal with the question of the corridor capacity. We actually found trains in Europe that didn't do that, by the way. As you mentioned in your remarks, no one knows for sure whether the existing corridor or corridors will be sufficient for whatever we decide for high-speed rail. But let's assume that the powers to be decide that one of either CP's or CN's corridors can work. I'm talking about the right-of-way, not necessarily the existing trackage. If CP were chosen, would CN be willing to accept CP's freight traffic on CN lines? Conversely, if it were decided that we needed the CN right-of-way to provide for a high-speed rail service, would you be prepared to negotiate with CP to relocate onto their system?

Mr. Lawless: I'm going to let Mr. Sturgess speak to that, but let me first say that we would be prepared to accommodate Canadian Pacific on our tracks. It's highly unlikely that we would go the other way, and the answer is simple. We couldn't serve the places such as Brockville and Belleville, which are very important for freight customers.

Mr. Angus: It may not be a total one or the other, depending on configuration, etc., but in terms of the main services. . . ?

Mr. Sturgess: The fact is it really hasn't been studied. I believe that neither we nor CP have looked at this matter. Our inclination is that sharing track may make sense, but it would be probably more practical to move the CP to us. We have the greater capacity, being double tracked the entire distance. As I mentioned earlier, their traffic is certainly compatible with ours and could probably be accommodated without any great additional expense.

Mr. Angus: Much less than ours, too, incidentally.

Mr. Sturgess: Also, if we go to CP with our much greater volume of traffic, including a VIA contract and so forth, a great deal more capacity would have to be built into the CP mainline. As I say, it hasn't been studied to the nth

[Translation]

M. Lawless: S'il y a davantage de trains, le nombre des employés pourrait rester le même. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris ce que vous voulez dire. Nous avons 14 syndicats, avec lesquels nous avons signé des conventions, lesquelles contiennent des dispositions visant la protection des employés en fonction de l'ancienneté, ou autrement.

Une voix: Ça, c'est pour le CN.

M. Lawless: Et pour VIA.

M. Keyes: Je viens de me rappeler qu'à Paris, sur le TGV, le porte-parole français nous avait dit qu'une rame pour le tronçon Toronto-Montréal coûterait dans les 19 à 20 millions de dollars; vous avez dit, me semble-t-il, que pour avoir un bon horaire, il faudrait une quarantaine de rames. Cela suppose un certain nombre d'équipages.

M. Lawless: Certainement. Avec 40 rames, il nous faudrait beaucoup plus de personnel que nous n'en avons maintenant.

M. Angus: Je tiens à souhaiter la bienvenue à MM Sturgess et Horsman. Quant à M. Lawless, il est recyclé.

M. Lawless: Maintenant, je suis tout à fait écologique.

M. Angus: Dans votre autre capacité, vous avez encore des rames au niveau du sol.

Je voudrais que nous parlions de la capacité des voies dans le corridor. Soit dit en passant, nous avons vu en Europe des trains pour lesquels ce n'était pas le cas. Comme vous l'avez dit dans votre déclaration, personne ne sait au juste si le ou les corridors existants suffiraient si nous options pour le TGV. Mais supposons que les autorités décident que le corridor du CN ou celui du CP ferait l'affaire. Je parle de l'emprise, pas nécessairement des voies. Si l'on choisissait le couloir du CP, le CN accepterait-il de prendre les trains de marchandises du CP sur ses voies? Et vice-versa, si l'on décidait d'utiliser le couloir du CN pour le service à grande vitesse, accepteriez-vous de négocier avec le CP l'utilisation de leurs voies?

M. Lawless: Je vais donner la parole à M. Sturgess, mais sachez tout d'abord que nous serions disposés à partager nos voies avec le Canadien Pacifique. L'inverse est difficilement imaginable, pour une raison bien simple. Il serait impossible de desservir Brockville et Belleville par exemple, qui sont des centres très importants pour la clientèle de nos trains de marchandises.

M. Angus: On pourrait envisager une solution mixte, selon les arrangements, mais pour ce qui est des services principaux. . . ?

M. Sturgess: Le fait est que la question n'a pas vraiment été examinée, ni par le CP ni par notre société. À première vue, il nous semblerait que le partage des voies est une possibilité, mais il faudrait probablement que le CP utilise nos voies. Nous avons une plus grande capacité, puisque nos voies sont dédoublées sur toute la ligne. Comme je le disais tout à l'heure, le genre de trafic qu'a le CP est parfaitement compatible avec le nôtre, et il serait sans doute possible de s'entendre, sans que cela entraîne des coûts importants.

M. Angus: Beaucoup moins pour nous, soit dit en passant.

M. Sturgess: Si nous transférons notre trafic, qui est beaucoup plus important, avec le contrat VIA, et le reste, au réseau du CP, il faudrait certainement considérablement améliorer la ligne principale. Je l'ai déjà dit, la possibilité n'a

[Texte]

degree, but our inclination is that it would come our way, just as it was back in the days of the pool passenger services. When we pooled our passenger services between Montreal and Toronto, they ran on the Canadian National route because we have the better route and we need that route for moving passengers effectively and competing with our inter-modal trains effectively.

• 1700

Mr. Lawless: One of the benefits of this feasibility study will be determining where the route should be, because moving one company's traffic over to the other company's doesn't necessarily mean that is the best route for a high-speed travel. As a matter of fact, studies that were done up until now suggest otherwise.

Mr. Sturgess: The problem with high-speed rail is that a tremendous investment will have to be made in grade separations. So if we moved off our right-of-way, an enormous investment would have to be made at Canadian Pacific to accommodate us and you would still have to make a big investment on the CN railway that was released, in terms of all the grade separations they will have to make for the high-speed passengers. If they are going to make that investment, it would probably be better to do so on the lighter-use route.

Mr. Lawless: There are over 1,000 crossings between Toronto and Montreal and all would have to be grade-separated.

Mr. Sturgess: Excuse me, that is Quebec City to Windsor.

Mr. Lawless: Yes, Quebec City to Windsor.

Mr. Sturgess: And that includes all types of crossings, such as farm crossings, private crossings, and grade crossings. But there are also a lot of crossings between Montreal and Toronto.

Mr. Angus: The other element is that regardless of what system, criteria, etc., is chosen, the reality is that there will be points of congestion all the way along the route, i.e., on getting in and out of Toronto, in and out of Montreal, etc.

Has CN looked at that aspect, particularly because of the whole range of services you operate—and more than just freight—particularly in Toronto and Montreal, to see what the impact will be on your existing operations if high-speed rail is added to an already complex mix?

Mr. Lawless: A cursory examination of that aspect has just been done, but I can state that the existing right-of-way in and out of Toronto and Montreal will have to be used.

Mr. Sturgess: Absolutely.

Mr. Lawless: They would have to be used. In other words, you are not going to enter Toronto from another direction in order to preserve the high speed. You will have to get on the existing track to enter Toronto, whether it is located at the Don River, Oshawa, or Guildwood.

[Traduction]

pas vraiment été examinée, mais à première vue, je dirais que le CP devrait venir chez nous, comme à l'époque où nous avions en commun les services voyageurs. Lorsque nous avons mis en commun nos services de voyageurs entre Montréal et Toronto, le CP utilisait les lignes du Canadien National parce que notre voie est meilleure, et nous en avons besoin pour assurer le transport efficace des voyageurs et soutenir la concurrence avec nos trains intermodaux.

M. Lawless: L'un des avantages de cette étude de faisabilité c'est qu'elle nous permettra de déterminer par où devrait passer la voie, car si l'on transfère les trains d'une compagnie sur les voies de l'autre, cela ne veut pas dire nécessairement que ce soit-là la meilleure route à suivre pour le train à grande vitesse. En fait, les études réalisées jusqu'ici indiquent plutôt le contraire.

M. Sturgess: Le problème que pose le TGV, c'est qu'il va falloir investir énormément pour l'étagement des voies. Si nous libérerions notre emprise, il faudrait que le Canadien Pacifique investisse énormément pour recevoir nos trains, et il faudrait néanmoins investir de grosses sommes sur les voies du CN pour faire les étagements nécessaires pour les trains à grande vitesse. Il serait dès lors préférable de faire ces transformations sur la voie la moins utilisée.

M. Lawless: Il y a plus de 1,000 passages à niveau entre Toronto et Montréal, et il faudrait tous les étager.

M. Sturgess: Pardon, c'est entre Québec et Windsor.

M. Lawless: C'est cela, de Québec à Windsor.

M. Sturgess: Il y a toutes sortes de passages à niveau, des passages sur des fermes, sur des propriétés privées et sur des routes. Il y en a énormément aussi entre Montréal et Toronto.

M. Angus: Il y a aussi le fait que quel que soit le système, les critères retenus, il y aura toujours des points d'engorgement, par exemple, à l'entrée et à la sortie de Toronto, de Montréal, etc.

Le CN s'est-il penché sur cette question, notamment en raison de la diversité des services que vous offrez—qui vont beaucoup plus loin que le simple transport des marchandises—notamment à Toronto et à Montréal, afin de voir quelles conséquences aurait pour vos opérations actuelles l'entrée en scène, dans des opérations déjà complexes, d'un train à grande vitesse?

M. Lawless: Nous n'avons fait qu'un examen rapide de la question, mais je peux déjà vous dire qu'il faudra utiliser les emprises à l'entrée et à la sortie de Toronto et de Montréal.

M. Sturgess: Sans aucun doute.

M. Lawless: Il faudra y avoir recours. Autrement dit, il sera impossible d'arriver à Toronto par un autre chemin afin de réserver la voie aux trains à grande vitesse. Il faudra passer par les voies actuelles pour rentrer à Toronto, que ce soit par la Don River, Oshawa, ou Guildwood.

[Text]

Mr. Sturgess: But we have done all this before, with the GO train service, for example, at the east end of Toronto. We just have to go back and have another look at the capacity of that service, and where it was insufficient, we would have to add more cross-overs, another track if necessary, grade separations, and what-have-you. The work is do-able, but it costs us money.

Mr. Horsman: Yes, there are no insurmountable problems, but there are some solutions that are fairly expensive.

Mr. Angus: Solutions usually are, these days.

In terms of light freight sharing a high-speed rail corridor, the post office in France owns a number of train sets and during the midnight to 6 a.m. period, after hours, they operate high-speed mail services. Now, that service is, in some ways, in competition with the freight that CN and CP carry, even though the mail is light freight.

Would the freight railroad have any objection to that kind of service, both post office and package, and other time-sensitive material, being operated by VIA or whoever runs the high-speed rail service?

Mr. Sturgess: That sounds like potential intermodal business. The post office is a customer we are always chasing for additional business, such as parcel service and so forth. But whereas up until now our intermodal traffic has tended to be of a light nature, such as axle loadings and so forth, that is changing, because we are in the process of switching over our intermodal service to double-stacking. That term means not just using import and export containers, but integrating import and export containers with domestic containers. In another seven or eight years you probably will not see any railway trailers because they will always be containers. When you double-stack those containers, that is pretty heavy freight.

• 1705

I would stay away from a classification of light freight. In our future view of operations, I think this would be heavy duty double-stack in city and rural operations.

Mr. Lawless: If the post office decided to use a predictable high-speed, three-hour train to get their business from point A to point B, if it was in the corridor, I really don't see any reason that this couldn't be accommodated.

Mr. Angus: CN itself would not object to that.

Mr. Sturgess: No. We would negotiate with them to do that. We'd be very pleased if they wanted to do that, but I would expect that they, too, would end up with a double-stack type service, because they'd have economies of scale that favour that.

Mr. Wilson: I have a question about the trackage and right-of-way. Going back to the submission on behalf of VIA, Mr. Lawless, mention was made of a single spinal alignment. Would that simply run Montreal-Ottawa-Toronto as one line?

Mr. Lawless: Well, I can tell you that the studies we've done suggest that there's a quantum benefit for high-speed service if Ottawa is included in the loop. It's quantum in the sense of a substantial increase in the number of people who

[Translation]

M. Sturgess: Mais nous avons déjà fait tout cela, dans l'est de Toronto, par exemple, pour le train Go. Il suffit simplement de réexaminer la capacité et là où elle est insuffisante, ajouter des croisements supplémentaires, une autre voie, si nécessaire, faire l'étagement des voies et tout ce qui s'impose. C'est faisable, mais cela va coûter cher.

M. Horsman: Oui, il n'y a pas de problèmes insolubles, mais certaines solutions sont assez coûteuses.

M. Angus: C'est généralement le cas, de nos jours.

En ce qui concerne le passage de trains de marchandises sur les voies à grande vitesse, le service postal en France est propriétaire d'un certain nombre de rames qui utilisent les voies à grande vitesse entre minuit et 6 heures pour l'acheminement du courrier. Ce service est actuellement en concurrence, en quelque sorte, avec les services de transport de marchandises du CN et du CP, même si le courrier est un fret léger.

Auriez-vous des objections à ce que VIA, ou les exploitants du train à grande vitesse, offre ce genre de services pour le courrier et les colis, et tout autre matériel qui nécessite un transport rapide?

M. Sturgess: Il y aurait-là des possibilités de transport intermodal. La Société canadienne des postes est un client que nous ne cessons de courtiser, surtout pour le transport des colis, notamment. Mais si jusqu'à maintenant le trafic intermodal a généralement été de type léger, en charge par essieu, par exemple, cela change actuellement car nous sommes en train de passer au transport superposé. Cela veut dire que nous ne nous contentons plus d'utiliser les containers d'import-export, mais que nous les intégrons avec les containers à destination interne. Dans sept ou huit ans, il n'y aura probablement plus de remorques sur les trains, il n'y aura plus que des containers. Quand on les superpose, ils sont assez lourds.

Je préfère ne pas catégoriser les marchandises légères. Tel que nous envisageons l'avenir, il appartient plutôt au superposage dans les opérations urbaines et rurales.

M. Lawless: Si la Société canadienne des postes décide d'utiliser un train à grande vitesse qui garantirait le transport en trois heures du point A au point B, et si cela devait passer par notre couloir, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions l'accepter.

M. Angus: Le CN n'y verrait donc aucune objection?

M. Sturgess: Non. Il suffirait de négocier. Nous serions en fait ravis, mais j'imagine qu'eux aussi finiraient par recourir au système superposé, en raison des économies d'échelle que cela représente.

M. Wilson: J'ai une question concernant les voies et les emprises. Monsieur Lawless, dans l'exposé que vous avez fait au nom de VIA, il était question d'une ligne directe unique. S'agirait-il d'une ligne qui relierait que Montréal-Ottawa-Toronto?

M. Lawless: Eh bien, je peux vous dire que d'après les études qui ont été réalisées, l'inclusion d'Ottawa sur la ligne représenterait un avantage considérable, en ce sens que le nombre de passagers augmenterait de façon marquée, alors

[Texte]

would use the train, and only a very small negative factor—7% as a matter of fact—as far as time is concerned, and the alignment is very good. You don't have to go very far out of the way to get the Ottawa business. If you don't get it, you're suffering quite substantially from not being able to serve a market that's very good for the service.

Mr. Wilson: You mention that this single spinal alignment basically means following the existing right-of-way from Montreal to Ottawa to Toronto?

Mr. Lawless: No, it only means part of that. It means part of the existing right-of-way, but Greenfield alignment in some cases. The studies that have been done so far suggest that this is the best way to go. You eliminate the problem associated with all of the level crossings, grade crossings and everything else that is there, which you're going to have to overcome if you use the existing alignment. It's both ways. You're not just on the railway that's there, if you will.

Mr. Wilson: You're suggesting that for the passenger mode.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Wilson: Roughly how many additional miles or kilometres of new right-of-way would be required for such a configuration?

Mr. Lawless: Well, it's back to the VIA study. It's 40%.

Mr. Wilson: I have one other question, which is a related one, concerning property rights. There's discussion about the possibility of entrenching property rights in a revised Constitution. I'm wondering whether you or your lawyers have a comment to make about that entrenchment relative to the acquisition of the right-of-way that will be required for this sort of configuration, or indeed for any other kind of railway expansion. Do you see that entrenchment as being big trouble?

Mr. Lawless: The studies we've done suggest that it's feasible and it's not a major problem. However, our experience tells us that both in an environmental sense and a property right sense, it will be trouble. Look at what the chunnel service is going through from the other side. Once they got their own act together, fighting amongst themselves, they still had a major problem with property owners. It's the "not in my back yard" syndrome.

• 1710

Mr. Atkinson: I want to talk about the Swedish experience with taking out the infrastructure and putting it in a separate organization, crown corporation or whatever, and then having the operations in another corporation or crown corporation, and paying rent on the infrastructure in order to get a better handle on the costs. As you come in front of us with your different accounting methods, the costs are really something else. They are very difficult to understand. We should also keep in mind the comment from the deputy minister in Germany that politicians want to have everything compartmentalized. He gave us a lecture on how you really can't do that in the transportation industry. I'd like your comments on the Swedish experience.

[Traduction]

que le facteur temps négatif ne serait que de 7 p. 100 environ, et cela représenterait donc une trajectoire très intéressante. Il est possible de saisir le marché d'Ottawa sans pour autant faire un grand détour. Si on le laisse de côté, on renonce à un marché très important.

M. Wilson: Disiez-vous aussi que cela reviendrait en fait à suivre l'emprise actuelle qui va de Montréal à Ottawa et à Toronto?

M. Lawless: Non, ce n'est là qu'un aspect de la question. Cela veut dire prendre une partie de l'emprise actuelle, mais en s'alignant sur Greenfield dans certains cas? Cela semble être la meilleure solution, d'après les études réalisées jusqu'ici. On élimine ainsi le problème des passages à niveau qui se pose avec l'alignement actuel. Cela va dans les deux sens. Il n'y a pas que les rails existants, en quelque sorte.

M. Wilson: Vous parlez là du transport des voyageurs.

M. Lawless: Oui.

M. Wilson: Combien de milles ou de kilomètres d'emprise supplémentaire faudrait-il alors?

M. Lawless: Eh bien, d'après l'étude faite par VIA, 40 p. 100.

M. Wilson: J'ai une autre question, qui est connexe, et qui concerne le droit à la propriété. Il est question d'inclure le droit à la propriété dans la nouvelle Constitution. Je voudrais bien savoir si vos avocats ou vous-même avez un avis quant aux conséquences que cela pourrait avoir pour l'achat de l'emprise nécessaire pour cet alignement, ou pour toutes autres expansions du chemin de fer. Pensez-vous que cela pourrait poser de gros problèmes?

M. Lawless: Les études qui ont été faites indiquent que cela ne poserait pas un problème majeur. Toutefois, l'expérience nous a appris que tant du point de vue de l'environnement que de celui du droit à la propriété, il y a toujours des problèmes. Il suffit de voir ce qui s'est passé avec le tunnel sous la Manche. Dès qu'ils ont réussi à s'entendre, qu'ils ont cessé de se disputer entre eux, ils ont dû faire face aux propriétaires. C'est un cas typique de «pas dans mon voisinage».

M. Atkinson: Je voudrais parler de ce qu'on a fait en Suède, où l'on a séparé l'infrastructure, qui a été confiée à une société d'État, ou à un organisme quelconque, des opérations qui relèvent d'une autre société, ou société d'État, laquelle verse un loyer à la première pour l'utilisation de l'infrastructure, et ce afin de mieux contrôler les coûts. Quand vous nous présentez vos chiffres, avec vos différentes méthodes de comptabilité, c'est à n'y plus rien comprendre. Il ne faut pas oublier non plus, comme nous l'a dit le sous-ministre en Allemagne, que les politiques aiment bien que les choses soient compartementalisées. Il nous a expliqué que cela n'est vraiment pas possible dans le secteur des transports. Je voudrais bien savoir ce que vous pensez du modèle suédois.

[Text]

Mr. Horsman: The Swedish experience is very interesting, and a lot of the world is looking at how they're doing. My impression was that they're just getting off the ground and it's too early to say. One early dilemma is that you have your infrastructure company on the one hand and your user groups, the freight and the passenger groups, on the other hand.

Almost instantly the demands by the user groups on the infrastructure company for better infrastructure, so they can run faster trains and so on, exceeded the infrastructure company's budget by a factor of 10 in terms of capital investments they required. No trade-off mechanism was built into the legislation and the regulations. If a user group said they wanted much better infrastructure, the infrastructure company would say, "yes, fine, but it's going to cost you more".

Another missing key element was that presumably the infrastructure company for rail and the infrastructure requirements for highways and, in Sweden, ports, which are very important, would all come together at some point. There would be some trade-offs between infrastructure and various things. There was no mechanism for that built into the system.

My opinion was that while there might be some good ideas, there were some very big flaws in the system that was set up. I've since read that attempts are being made to straighten that out, but it's too early to tell. In summary, it's an interesting concept, but there are some major flaws. We'll see how it evolves.

Mr. Atkinson: Wouldn't it be easier to compare the various amounts of government assistance that are given to each mode, if that was to occur? The infrastructure in the air industry is separate, and the government has a lot of play in the roads that are constructed, government-owned and so on. You're in a different category. I assume the reason for doing that was to get a better handle on the government help that's given to each of the modes of transportation so there's an easier comparison.

Mr. Sturgess: We can tell you that anytime. The railways keep copious accounts of what they are investing in, railway improvements or maintenance. The NTA have all these records. That information is very obtainable. What's missing here, for example, is that in our case this was a very, very tough year. We had to cut back their capital about \$54 million in railway maintenance. We knew where to cut and where to defer because we knew all about that. If we didn't control that, I don't know that a separate infrastructure company would do it in the same places or as responsively as we can do it for ourselves.

As Mr. Horsman says, you get the ability to make the trade-offs. If there's a third-party infrastructure company controlling that, as a user, first of all, we would resist their cutting anything out. You couldn't cut anything out. We need it all. It's a natural reaction to that situation because we have a total balance sheet responsibility. We have to look at it very carefully, and we have to cut our cloth to suit the economic situation we were in this year, and we were able to do it.

[Translation]

M. Horsman: Le modèle suédois est extrêmement intéressant, et bien des pays suivent la situation. Selon moi, il est encore trop tôt pour se prononcer. Le problème s'est posé au départ du fait que il y avait d'une part la société responsable de l'infrastructure, et d'autre part les utilisateurs, les exploitants des trains de marchandises et des services de voyageurs.

Presque immédiatement, les utilisateurs ont demandé à la société une meilleure infrastructure qui permettrait d'utiliser des trains plus rapides, notamment, et ces améliorations auraient multiplié par 10 le budget d'immobilisations pour les infrastructures. La loi et les règlements ne prévoyaient aucun mécanisme compensatoire. Si les utilisateurs demandaient une amélioration de l'infrastructure, la société responsable de l'infrastructure pouvait dire, «très bien, mais vous devrez payer davantage».

Il manquait un autre élément essentiel puisque l'on avait prévu que tôt ou tard il faudrait confier à la société responsable de l'infrastructure ferroviaire les infrastructures routière et portuaire—cette dernière étant très importante en Suède. Il y aurait certains compromis entre les divers secteurs. Aucun mécanisme n'avait été prévu à cette fin.

À mon sens, s'il y a là quelques bonnes idées, il y a aussi des défauts majeurs dans le système tel qu'il a été mis en oeuvre. J'ai lu depuis qu'on essayait de rectifier le tir, mais il est encore trop tôt pour se prononcer. Dans l'ensemble, je dirais que l'idée est intéressante, mais qu'elle comporte encore des défauts majeurs. Nous verrons ce que cela donnera.

M. Atkinson: Un tel système ne faciliterait-il pas la comparaison des diverses subventions gouvernementales accordées à chacun des systèmes? Le secteur aérien a sa propre infrastructure, et le gouvernement a un rôle important dans la construction des routes. C'est toute une autre catégorie. J'imagine qu'on a choisi cette solution pour mieux pouvoir calculer l'aide gouvernementale accordée à chacun des modes de transport.

M. Sturgess: Nous pouvons vous produire ces comparaisons sur demande. Les chemins de fer notent scrupuleusement tout ce qu'ils investissent, pour les améliorations ou l'entretien des voies. L'ONT a tous les chiffres. Il est très facile d'obtenir ces renseignements. Ce que vous ne verrez pas, peut-être, c'est que nous avons eu une année très, très difficile. Au chapitre de l'entretien, nous avons dû réduire nos dépenses de 54 millions de dollars. Nous savions où effectuer les réductions, et ce que nous pouvions remettre à plus tard, parce que nous sommes bien informés. Sans cela, je ne vois pas comment une société d'infrastructure pourrait prendre les mêmes décisions, ou réagir avec autant d'à-propos que nous le pouvons.

Comme l'a dit M. Horsman, nous avons la possibilité de faire des compromis. Si c'est un tiers, une entreprise indépendante qui contrôle l'infrastructure, en tant qu'utilisateurs, nous nous opposerions bien sûr à toute réduction du service. Il serait impossible d'éliminer quoi que ce soit. Tout nous est indispensable. C'est une réaction normale devant ce genre de situation car nous sommes entièrement responsables du bilan. Nous devons examiner la

[Texte]

That's what I think is missing from the Swedish system as I understand it.

[Traduction]

situation très attentivement, et nous adapter à la conjoncture actuelle; et c'est ce que nous avons pu faire. C'est ce qui manque dans le modèle suédois, me semble-t-il.

• 1717

Mr. Lawless: We would only like it if we were the third party.

M. Lawless: Ce ne serait intéressant que si nous étions les tiers.

Mr. Keyes: Not another hat!

M. Keyes: Un autre rôle!

Mr. Lawless: Mr. Chairman, before you leave I'd like to come back to Mr. Wilson's question. Were you making reference to the railways' power of attorney to expropriate land?

M. Lawless: Monsieur le président, avant de conclure, je vais revenir à la question de M. Wilson. Vouliez-vous parler du pouvoir d'expropriation qu'ont les chemins de fer?

Mr. Wilson: I was thinking about the question of property rights generally.

M. Wilson: Je songeais à la question du droit de propriété en général.

Mr. Lawless: The railways have great appropriation powers, as you know, but I doubt if we would be able to ride that horse without getting killed in the process on a high-speed situation. If we used the railway powers of expropriation to get land that people didn't want to surrender for this purpose, I think we'd run into the same thing as British Rail has run into.

M. Lawless: Comme vous le savez, les chemins de fer ont des pouvoirs très étendus en ce qui concerne les expropriations, mais dans le cas du train à grande vitesse, ce serait une arme dangereuse pour nous. Si nous avons recours à notre pouvoir d'expropriation pour obtenir des terres dont les propriétaires ne veulent pas céder, nous nous exposons aux mêmes difficultés que celles qui ont affligé les chemins de fer britanniques.

The Chairman: Thank you for that intervention, Mr. Lawless, because I wanted to talk about the 50-year pin on your lapel. It's a mark of service I'm sure few people in the railroad industry can point to with the pride I'm sure that you do, and nobody can doubt that you certainly are an expert witness as far as matters pertaining to the railways. Thanks very much for being with us today.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lawless, de cette explication. J'allais mentionner l'épinglette indiquant les 50 années de service que vous portez au revers. C'est une marque de service que peu de cheminots peuvent exhiber avec autant de fierté que vous, et personne n'oserait mettre en doute votre compétence d'expert pour tout ce qui touche aux chemins de fer. Nous vous remercions de votre présence ici aujourd'hui.

Mr. Lawless: Thank you.

M. Lawless: C'est moi qui vous remercie.

The Chairman: The meeting is adjourned.

Le président: La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From VIA Rail Canada Inc.:

Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer;
James Roche, Executive Vice-President and Chief Operating
Officer;
J.R. Paquette, Vice-President, Planning and Finance;
André Gravelle, Specialist, High Speed Rail.

From CN Rail:

Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer;
John H.D. Sturgess, Senior Vice-President and Chief Operat-
ing Officer;
B. Eldon Horsman, Vice-President, Strategic Issues.

TÉMOINS

De VIA Rail Canada Inc.:

Ronald E. Lawless, président-directeur général;
James Roche, vice-président administratif et chef de l'Exploi-
tation;
J.R. Paquette, vice-président, Planification et Finance;
André Gravelle, spécialiste, Train à Grande Vitesse.

De CN Rail:

Ronald E. Lawless, président-directeur général;
John H.D. Sturgess, premier vice-président et chef de l'Ex-
ploitation;
B. Eldon Horsman, vice-président, Questions stratégiques.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Thursday, November 28, 1991

Le jeudi 28 novembre 1991

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, consideration of high speed rail issues

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et du mandat adopté par le Comité le 27 septembre dernier, considération des questions relatives aux trains à haute vitesse

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 28, 1991
(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes and Geoff Wilson.

Acting Member present: Maurice Tremblay.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force: Robert C. Carman, Co-Chairman; Rémi Bujold, Co-Chairman. From Transport 2000: Bob Evans, President; David Jeanes, Member, National Board of Directors.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, consideration of high speed rail issues. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1*).

Robert D. Carman and Rémi Bujold made a short statement and answered questions.

Bob Evans made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 11:25 o'clock a.m., the Committee decided to proceed *in camera*.

At 11:35 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 NOVEMBRE 1991
(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 35, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes et Geoff Wilson.

Autre membre présent: Maurice Tremblay.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Groupe de travail Québec-Ontario sur le train rapide: Robert C. Carman, coprésident; Rémi Bujold, coprésident. De Transport 2000: Bob Evans, président; David Jeanes, membre du conseil d'administration national.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (voir les *Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

Robert D. Carman et Rémi Bujold font chacun un bref exposé, puis répondent aux questions.

Bob Evans fait un exposé, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

À 11 h 25, le Comité poursuit à huis clos.

À 11 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, November 28, 1991

• 0939

The Chairman: I call the meeting to order. The transport committee continues its deliberations of high-speed rail.

This morning we have with us Mr. Carman and Mr. Bujold from the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force. Gentlemen, I invite you to take a place at the table. I understand that you don't have a formal presentation to make to the committee but are prepared to take questions. If you would like to begin with introductory remarks, then certainly we would welcome that. The decision is yours, Mr. Carman or Mr. Bujold.

• 0940

Mr. Robert D. Carman (Co-Chairman, Ontario-Quebec Rapid Train Task Force): Mr. Chairman, perhaps I could just start by saying that we are delighted to have received the invitation. We do not have a formal presentation. We think that questions from the members would be a more productive way to proceed.

I think it is important to say for my part that this is all historical now. We did finish our task, and any relationship I had with the Ontario government up until the time the report was completed has now ended. So any comments that are made today will either be reflective of what is in the report or will be personal comments and aren't meant in any way to represent the position of the Ontario government.

The Chairman: Okay, thank you very much. Perhaps then I can ask Mr. Keyes if he would like to lead off.

Mr. Keyes (Hamilton West): Good morning, Mr. Carman and Mr. Bujold. Thanks for coming to our committee this morning and being accessible to some of the questions that have come out of your report.

I might ask, if it is possible to begin with at the outset, I had to sort of beg, borrow, and steal in order to get a copy of your Ontario-Quebec report. I am wondering if a handful of reports could be made available to our clerk, in order that every member on the committee can—

The Chairman: We will endeavour to. I think we do have a summary of the—

Mr. Keyes: No, I would like the actual report. Summaries are terrific, but both would be better.

The Chairman: So you want more reports?

Mr. Keyes: I would like one more, yes. I had to borrow this one from someone else.

The Chairman: We'll see if we can't get you one.

Mr. Keyes: Great. I think it's important—

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 28 novembre 1991

Le président: La séance est ouverte. Le Comité des transports poursuit ses délibérations sur le train à grande vitesse.

Ce matin, nous accueillons messieurs Carman et Bujold du Groupe de travail Train rapide Ontario-Québec. Messieurs, veuillez prendre place à la table. Je crois savoir que vous n'avez pas d'exposé comme tel à présenter au comité mais que vous êtes disposés à répondre aux questions. Si vous voulez d'abord faire des observations, nous serons ensuite heureux de vous poser des questions. Monsieur Carman ou monsieur Bujold, vous pouvez décider lequel prendra la parole en premier.

M. Robert D. Carman (coprésident, Groupe de travail, Train rapide, Ontario-Québec): Monsieur le président, j'aimerais d'abord dire que nous sommes très heureux d'avoir été invités à comparaître. Nous n'avons pas d'exposé comme tel à présenter. Nous estimons pour notre part qu'il serait plus utile que nous répondions aux questions des membres du comité.

Il faudrait que je vous dise que quant à moi, cela est dans le passé maintenant. Nous avons accompli notre mission, et les liens que j'ai entretenus avec le gouvernement de l'Ontario jusqu'à la présentation du rapport n'existent plus. Si bien que les observations que je pourrais faire aujourd'hui seront soit un écho du rapport, soit des observations personnelles qui n'engagent en aucune manière le gouvernement de l'Ontario.

Le président: Très bien, merci beaucoup. J'invite donc M. Keyes à poser la première question.

M. Keyes (Hamilton Ouest): Bonjour, monsieur Carman et monsieur Bujold. Je vous remercie de comparaître ce matin et d'avoir accepté de répondre aux questions que nous aimerions vous poser au sujet de votre rapport.

J'aurais une demande à faire au départ, si c'est possible; il m'a fallu prendre toutes sortes de moyens, si j'ose dire, pour mettre la main sur un exemplaire de votre rapport. Je me demande si on ne pourrait pas faire parvenir quelques exemplaires du rapport à notre greffier, afin que chaque membre du comité puisse...

Le président: Nous y veillerons. Je crois que nous avons un résumé de...

M. Keyes: Non, je veux le rapport même. Les résumés, c'est très bien, mais il vaudrait mieux avoir les deux.

Le président: Vous voulez donc d'autres rapports?

M. Keyes: J'aimerais en avoir un de plus. J'ai dû emprunter celui-ci à quelqu'un.

Le président: Nous verrons si nous pouvons vous en obtenir un.

M. Keyes: Très bien. Je pense que c'est important...

[Texte]

The Chairman: Do you want it for Christmas?

Mr. Keyes: —for all members of the committee. Okay, that would be terrific. On to the questions.

Mr. Carman and Mr. Bujold, whoever would like to answer this question, given the studies that have been laid out with VIA Rail and all the figures they have, your report, and the European experience that we have gone through, do you think there is more time needed for more study, or do you think there is something in the works other than decision-making time?

Mr. Rémi Bujold (Co-chairman, Ontario-Quebec Rapid Train Task Force): More studies, it depends on what we mean by studies.

Mr. Keyes: Well, your study is pretty thorough.

Mr. Bujold: Yes. What has to be done before governments will be able to make a final decision to go ahead or not depends mainly on the *achalandage*, on the demand. This is one of the main recommendations of our report. During our studies we had a study on demand, but some of our members had a little bit of difficulty with the results of it, because this demand study was made mainly on the North American experience, and as you know, we don't have many high-speed trains in North America; we don't have any actually.

Secondly, the study was only done on certain segments of the route we were studying, from Quebec to Windsor. People were telling us, some civil servants from both governments, that to have a full demand study it should be done on the entire corridor, not only on the segment from Toronto and Montreal and then after just taking the figures and expanding it from Toronto to Windsor, or Montreal to Quebec City. This is the main study in this first phase of the feasibility study that will be done. This study will be made.

According to what the deputy minister from Quebec was telling me last week, of the amount of money that was announced lately, about 50% will go for this study. With that and with figures on the expenses that will have to be made, or on the amount, I think governments will be in a position to make a decision to go or not to go. It relates to that. If the demand is there, then the government will be in a position to say we should put that amount of money into it.

• 0945

Mr. Keyes: Mr. Carman, for the benefit of those who haven't seen the report yet, in the opinion of this report of yourselves, what role should government play if there is a decision to go ahead with high-speed rail in the corridor? What kind of a role should government play? Should private enterprise take the whole thing? Should private enterprise manage, put together and purchase the rolling stock and government the infrastructure? What kind of a break-up do you see, given all your information?

[Traduction]

Le président: C'est ce que vous voulez pour Noël?

M. Keyes: Pour tous les membres du comité. D'accord, ce serait très bien. Passons aux questions.

Monsieur Carman et monsieur Bujold, je pose la question à l'un ou l'autre, compte tenu des études qui ont été réalisées au sujet de Via Rail et de toutes les données dont on dispose, de votre rapport, de l'expérience européenne que nous avons examinée, pensez-vous qu'il faille consacrer davantage de temps à la réalisation d'autres études ou qu'il y ait quelque chose d'autre à faire, mis à part le déroulement du processus de décisions?

M. Rémi Bujold (coprésident, Groupe de travail, Train rapide, Ontario-Québec): D'autres études, tout dépend de ce qu'on entend par des études.

M. Keyes: La vôtre est assez complète.

M. Bujold: Oui. C'est de l'achalandage, de la demande que dépend ce qu'il faut faire pour que les gouvernements puissent prendre une décision finale. C'est l'une des principales recommandations de notre rapport. Au cours des études que nous avons effectuées, nous avons examiné la question de la demande; mais certains des membres du groupe de travail étaient préoccupés par les résultats, parce que cette étude de marché concernait essentiellement l'expérience nord-américaine. Or, comme vous le savez, l'Amérique du Nord n'a pas beaucoup de trains à grande vitesse; en fait nous n'en avons aucun.

Ensuite, l'étude ne portait que sur certains tronçons du trajet que nous étudions, de Québec à Windsor. On nous disait, des fonctionnaires des deux gouvernements nous disaient, que pour étudier à fond la demande, il fallait examiner tout le corridor, et non pas se contenter du segment Toronto-Montréal, quitte, après avoir recueilli les données, à les extrapoler de Toronto à Windsor, ou de Montréal à Québec. C'est la principale étude de la première phase de l'étude de faisabilité qui sera faite. Cette étude sera réalisée.

Compte tenu de ce que le sous-ministre du Québec m'a dit la semaine dernière, au sujet du montant annoncé récemment, la moitié de ce montant sera allouée à cette étude. Partant de là, et compte tenu des données sur les dépenses qu'il faudra engager, ou du montant, je pense que les gouvernements seront en mesure de prendre une décision quant à l'opportunité de donner suite ou non au projet. C'est de ce facteur que dépend la décision. Si la demande existe, alors le gouvernement pourra décider qu'il y a lieu d'investir dans ce projet.

M. Keyes: Monsieur Carman, et je vous demande cela pour ceux qui n'ont pas encore eu l'occasion de lire le rapport, quel rôle le gouvernement devrait-il jouer, selon votre rapport, si l'on décide de donner suite au projet d'un train à grande vitesse dans ce corridor? Le secteur privé devrait-il tout prendre en charge? Le secteur privé devrait-il s'occuper de la gestion, réunir et acheter le matériel roulant et laisser l'infrastructure au gouvernement. À quel type de répartition des tâches pensez-vous, compte tenu de tous ces renseignements que vous avez?

[Text]

Mr. Carman: Mr. Chairman, the answer to that question is not a short or an easy one. It begins with the initial result we had from the figures that were put together by our consultant. As Mr. Bujold has said, the market demand study figures did not support a lot of enthusiasm for this project because of the very large size of a government grant that would have been necessary in order to make the project feasible. I don't think there's too much point in talking about a specific percentage. Clearly most of the numbers we were looking at were in excess of a 50% government grant, with the figures that were generated.

I think the task force did come to the conclusion that it is unlikely that high-speed rail could be successful in the Québec-Windsor corridor without some involvement of the government in terms of the investment. I think it's important to note that all of the options did have an operating situation in the black, but none of the options had an investment situation where the investment could be paid for with the ridership forecast. The first issue is to have a ridership everyone has confidence in and then determine from it the level of government investment that would be required.

Your question goes into a whole series of other areas, which I think are just as important as the question of the investment. What role should government play in regulation? What role should government play in trying to develop an alignment or a right of way that would be available for high-speed trains? I think one of the things we discovered fairly early on is that there are some impediments to a clear right of way.

Let me give you an example. VIA Rail at one time thought they had an excellent right of way identified in the Montreal-Toronto corridor. Finally, after some discussion with them, they agreed to have our staffs look at it with them, only to discover that a housing subdivision had been built right in the middle of their preferred right of way from the time they initially looked at it until we looked at it about a year ago.

I think government has an extremely important role to play in ensuring that a right of way will be available for the future development of this particular technology, if the decision is made to go ahead with it. I think that without government action, the right of way will not be there.

Mr. Keyes: From the experience in Europe, without government action, it's just not possible or feasible within the private sector, I don't think. It doesn't have the means financially to carry out a project of this magnitude.

Mr. Carman: I think one of the questions the committee should ask itself is what role should government play in orchestrating among the modes? At the present time in the corridor, there is no evidence of a capacity shortage. There is no evidence that people are unable to find ways to travel in the corridor.

[Translation]

M. Carman: Monsieur le président, on ne peut pas répondre simplement ni brièvement à cette question. Il faut d'abord songer à la première réaction qu'ont suscitée les données recueillies par notre expert-conseil. Comme l'a dit M. Bujold, les données de l'étude de marché n'ont pas suscité beaucoup d'enthousiasme parce qu'il faudrait obtenir une subvention gouvernementale très imposante pour réaliser ce projet. Je ne pense pas qu'il soit très pertinent de parler d'un pourcentage donné. Néanmoins, selon la plupart des données dont nous disposons, il faudrait une subvention gouvernementale de plus de 50 p. 100.

Le groupe de travail, il me semble, en est venu à la conclusion qu'un train à grande vitesse ne pourrait probablement pas s'avérer une réussite dans le corridor Québec-Windsor sans un investissement gouvernemental. Il importe de souligner qu'en ce qui concerne toutes les options, celles-ci révélaient un excédent en comptabilité, mais que dans aucun cas les prévisions relatives au nombre de voyageurs ne permettaient de penser que l'achalandage suffirait à rembourser l'investissement. Il faut d'abord et avant tout que le nombre de passagers inspire confiance à tous et établir à partir de là le niveau d'investissement gouvernemental requis.

Votre question touche à tout un ensemble d'autres points, qui me semblent tout aussi importants que l'investissement. Quel rôle le gouvernement devrait-il jouer en matière de réglementation? Quel rôle devrait-il jouer pour obtenir une emprise pour les trains à grande vitesse? Nous nous sommes rendus compte assez tôt qu'il existe certains obstacles à l'établissement d'une emprise bien définie.

Je vais vous donner un exemple. Chez Via Rail, à un moment donné, on estimait disposer d'une emprise bien claire pour ce qui est du corridor Montréal-Toronto. En fin de compte, après quelques entretiens que nous avons eus avec les autorités de Via Rail, celles-ci ont accepté que notre personnel examine ces emprises avec elles. Or, on s'est aperçu qu'entre le moment où Via Rail s'est intéressée pour la première fois à cette emprise selon le trajet qui avait sa faveur et l'examen qu'on a effectué il y a environ un an, un ensemble résidentiel avait été construit au beau milieu de cette emprise.

Je pense que le gouvernement a un rôle extrêmement important à jouer pour s'assurer qu'on disposera d'une emprise pour réaliser ce projet s'il est décidé d'y donner suite. Sans l'action gouvernementale, on ne disposera pas d'emprise.

M. Keyes: D'après l'expérience européenne, sans action gouvernementale, le projet n'est pas réalisable, je pense, avec la seule aide du secteur privé. Le privé n'a pas les moyens de se lancer dans un projet de cette envergure.

M. Carman: Une des questions que le comité devrait se poser est celle-ci: quel rôle le gouvernement doit-il jouer dans l'orchestration des moyens de transport? Actuellement, pour ce qui est du corridor, rien ne montre que la capacité soit insuffisante. Rien ne montre que la population n'est pas en mesure de voyager dans ce corridor.

[Texte]

In Europe, the governments there decided to become very deeply involved in regulating transportation to the extent of either providing subsidies for track maintenance or establishing gasoline prices at a rate that made it almost prohibitive to drive autos. They regulated airfares so that they were at sometimes double rail fares. That was done because they had a capacity deficiency. Before governments ought to become involved in that type of regulation, there needs to be a socio-economic need that justifies it.

• 0950

Mr. Keyes: To each witness that has come before us so far I've expressed the comment that if the government is now going to embark on the realization that high-speed rail is an option for this country, we can only do it if it's done in a multi-modal approach. What is the government spending on highways? What is the government spending on subsidies for the infrastructure for air? What is the government spending on different modes of transportation? To sit down and analyze high-speed rail as an option in isolation from the rest of the modes of transportation is almost taking a band-aid approach to the transportation system in Canada instead of bringing it all together.

One of your comments in your report indicated that it would be nice to have high-speed rail, but that it's not necessarily essential. Can you explain what you mean by that?

Mr. Bujold: As Mr. Carman mentioned at minute ago, in the corridor itself we don't have any shortage at the moment. When you're talking about intermodal, the royal commission is supposed to look at it. We hope they will come up with some suggestions or recommendations on that subject.

You're right that we're mentioning that this is not essential right now. The difficulty we found is the automobiles on the roads. There's no shortage there at the moment, but people are travelling so heavily on roads, on certain segments—from Quebec to Montreal, from Toronto to London, mainly. Those are the two segments where automobiles are very heavy.

We have to look at other sectors or other areas of high-speed rail instead of only on a transportation basis. When we were overseas—especially in France, where some of you members went—in Lyons, for example, they told us that high-speed rail is no longer a matter of transportation; it's a matter of communication. We have to look at it that way. We have to look at it not as solving all the transportation problems in this corridor, but as a way we're going to go in the future. None of our members thought this would be in place in four or five years.

Mr. Keyes: Speaking of the future, your recommendation 14 says there should be a full examination of the feasibility of introducing in the future a high-speed rail service based on technologies capable of speeds well in excess of 300 kilometres an hour. Given that we don't have all the figures and information on trackage, vis-à-vis should we be creating a dedicated high-speed rail track in the corridor or should we be looking at upgrading existing track in the corridor, and

[Traduction]

En Europe, les gouvernements ont décidé de s'engager très activement dans la réglementation du transport, à tel point qu'ils paient des subventions pour l'entretien des voies ou qu'ils fixent le prix de l'essence à un niveau qui rend presque prohibitive l'utilisation d'une automobile. Ils ont réglementé la tarification aérienne de telle sorte que ces tarifs sont parfois deux fois supérieurs aux tarifs ferroviaires. On a procédé ainsi parce que la capacité était insuffisante. Pour que les gouvernements interviennent ainsi par voie de réglementation, il faut qu'un besoin socio-économique le justifie.

M. Keyes: À chaque témoin qui a comparu, j'ai dit que si le gouvernement doit considérer le train à grande vitesse comme une solution pour le Canada, il faudra nécessairement adopter une approche multimodale. Que dépense le gouvernement pour le réseau routier? Que dépense-t-il en subventions pour l'infrastructure aéroportuaire? Que dépense-t-il pour les différents moyens de transport? S'asseoir et examiner la solution du train à grande vitesse isolément des autres moyens de transport, c'est à toutes fins utiles essayer d'appliquer un cataplasme au système de transport canadien plutôt que de vouloir l'harmoniser.

Dans votre rapport, vous dites que ce serait bien d'avoir un train à grande vitesse, mais que ce n'est pas essentiel. Que voulez-vous dire par là?

M. Bujold: Comme M. Carman vient de le dire, dans le corridor même, nous ne constatons aucune insuffisance pour l'instant. Quant au système intermodal la commission royale est censée l'examiner. Nous espérons qu'elle présentera des suggestions ou des recommandations à ce sujet.

Il est vrai que nous disons que le TGV n'est pas essentiel pour l'instant. Ce qui nous semble poser un problème, c'est le nombre d'automobiles sur les routes. On ne constate pas d'insuffisance maintenant, mais la circulation routière est vraiment très intense, sur certains tronçons—entre Québec et Montréal, entre Toronto et London, surtout. Sur ces deux tronçons, le flot de circulation est très dense.

Nous devons examiner d'autres secteurs ou d'autres aspects du train à grande vitesse plutôt que de ne songer qu'à sa fonction de transport. Quand nous étions à l'étranger—surtout en France, où certains des membres du comité sont aussi allés—à Lyon, par exemple, on nous a dit que le train à grande vitesse n'est plus seulement un moyen de transport, mais un moyen de communication. C'est ainsi qu'il faut voir les choses. Il faut y voir non pas une façon de résoudre tous les problèmes de transport dans ce corridor, mais une façon d'aborder l'avenir. Aucun de nos membres n'a pensé que ce train serait en place dans quatre ou cinq ans.

M. Keyes: À propos de l'avenir, à la recommandation 14, on propose l'examen en profondeur de la possibilité d'offrir à l'avenir un service ferroviaire à grande vitesse grâce à des moyens techniques permettant de filer à plus de 300 kilomètres à l'heure. Comme nous n'avons pas toutes les données ni tous les renseignements voulus sur les voies, pour décider s'il y aurait lieu de réserver une voie au TGV dans le corridor ou d'y améliorer la voie existante, et compte tenu du

[Text]

given that our European experience has demonstrated that if you plot on a curve the speed of the train and the economics and the viability of high-speed rail, as soon as it hits 300 kilometres an hour it starts to lose—you can only go so fast before the economics of running the train in excess of 300 kilometres an hour costs you more money and you're losing money—given all that, what brought you to this particular conclusion, Mr. Carman, at the exclusion of other viable technologies we've seen in Europe, ABB Sprintor, for example?

Mr. Carman: Mr. Chairman, this is an extremely important question and I'm delighted Mr. Keyes has asked it. If the impression has been left that other technologies have been excluded by recommendation number 14, that was certainly not our intention.

• 0955

The key phrase there is "in the future". We wanted to raise the awareness of a very important issue, which is that the business community in particular is influenced very much by the travel time between two points. If you have speeds in the 400 to 500 kilometres per hour range and you have a dedicated track that permits those speeds—that is an important qualifier—it seems to us that in the future, which in my view is some time well beyond 2010, we should be keeping in mind that we ought to have the capacity for that kind of development. We think the government should think about that as an option for the future, because of the travel time.

There is no doubt in our minds that what has to be done in the current consideration is to very carefully examine the current competing technologies. For example, the report indicates the two competitors, ABB and Bombardier... there is only a 15-minute difference in travel time on the Toronto-Ottawa-Montreal spine. We think that is not a significant difference in terms of making a decision, one way or the other, for today. But having that capacity, if technologies do develop that are energy efficient...

There was an interesting conclusion in your remarks, and I would like to raise it as an issue. In the early going, when people started going above 200 kilometres per hour, people said 300 kilometres per hour would not be efficient because energy use increased as the cube of the increase in speed. What happened was that the European technologies showed that there are ways to overcome that, and with the TGV, for example, the original forecast for energy use at 300 kilometres an hour is now totally redundant. They're using far less energy than was originally forecast. We are making the same assumptions regarding the thought of 400 or 500 kilometres per hour—that there will be technological breakthroughs and the situation will not be uneconomic.

Mr. Keyes: It's like one of us running out to buy a camcorder. You want to buy a camcorder tomorrow but if you wait one more week they will come out with a smaller version, or they will go from regular tape to digital tape. You're always asking yourself if you should buy it now or if you should wait a month.

[Translation]

fait que notre voyage en Europe nous a permis de constater que quand on trace une courbe mettant en rapport la vitesse du train, sa rentabilité et sa viabilité, dès qu'on atteint les 300 kilomètres à l'heure, cette courbe commence à baisser—on doit s'en tenir à une certaine vitesse parce que dès que le train dépasse les 300 kilomètres à l'heure, sa rentabilité décroît et on perd de l'argent—cela étant dit, comment en êtes-vous arrivé à cette conclusion, monsieur, à l'exclusion d'autres technologies viables que nous avons pu voir en Europe, celle d'ABB Sprintor, par exemple?

M. Carman: Monsieur le président, c'est une question extrêmement importante et je suis très heureux que M. Keyes l'ait posée. Si, par la recommandation numéro 14, on a donné l'impression d'avoir exclu toutes les autres technologies, ce n'était certainement pas le but visé.

Le terme clé est ici «dans le futur». Nous voulions en effet insister sur une question très importante, à savoir que le monde des affaires en particulier attache beaucoup d'importance au temps nécessaire pour se déplacer entre deux points. Si vous avez des voies spéciales qui permettent des vitesses de 400 à 500 kilomètres/heure, il nous semble que dans le futur, ce qui signifie pas mal après l'an 2010, nous devrions disposer de ce genre de capacité. Nous pensons donc que le gouvernement devrait considérer cela comme une option pour l'avenir puisque cela permettra déplacements très rapides.

Il ne fait à notre avis aucun doute qu'il faut soigneusement examiner les différentes technologies. Par exemple, le rapport parle des deux concurrents ABB et Bombardier... L'écart n'est que de 15 minutes sur le trajet Toronto-Ottawa-Montréal. Ce n'est donc pas un facteur très important dans la décision à prendre aujourd'hui. Mais il est important de se doter de cette capacité, si l'on parvient à mettre au point des technologies à faible consommation d'énergie...

Vous avez conclu vos observations de façon intéressante. Au début, lorsque l'on a commencé à dépasser les 200 kilomètres à l'heure, on a dit qu'une vitesse de 300 kilomètres à l'heure ne serait pas rentable parce que le coefficient de la consommation d'énergie par rapport à l'augmentation de vitesse était de 3:1. Or, les technologies européennes ont montré qu'il était possible d'améliorer ce rendement et, avec le TGV, par exemple, la consommation d'énergie initialement prévue à 300 kilomètres/heure ne correspond plus du tout à la réalité. C'est beaucoup moins que l'on prévoyait au début. Nous partons donc du principe que pour les vitesses de 400 ou 500 kilomètres/heure, des découvertes technologiques rendront la proposition rentable.

M. Keyes: C'est comme si l'on veut aller acheter un camscope. On le veut le lendemain mais si l'on attend une semaine de plus, on en trouve un plus compact ou un qui utilise une bande numérique plutôt qu'une bande ordinaire. On se demande toujours s'il est préférable d'acheter immédiatement ou d'attendre encore une mois.

[Texte]

It is the same for the trains. Yes, you're right, our experience. . . I'll contradict what you said, it was Bombardier who told us about the curve and the 300 kilometres an hour. They said that it just doesn't become. . . We could be going 500 kilometres an hour. . . They did that as an experiment, with their train exceeding 309 miles an hour on their regular dedicated track, which was incredible. But it's wasteful as hell and there is no net benefit.

As you said, talking about the future. . . bogies and wheels that touch the track just isn't the future. The future is magnetic levitation, where there's levitation above the track and they're not even touching. Where do you stop and say this is where we put an end to it, this is the technology we have to examine? As was mentioned earlier by one of our witnesses, our decision shouldn't be technology-based, because there is so much of it out there. Instead it should be based on what's best for the travelling public, given that you can only be moving people and trying to lure people away from other modes of transportation, for quality of life, pollution, safety and all those other reasons.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Carman and Mr. Bujold, thank you for appearing before us this morning.

I was interested in your comments. It is something that we found too—that there is no lack of capacity in the corridor at the present time. From the European experience and from your study as well, the majority of the travellers will be business people who will be taken from the air mode. Did you do any extensive looking at what effect this would have on our two airlines?

• 1000

Mr. Bujold: Mr. Chairman, we didn't have an entire study on it, but we surely looked at it. The figures we have from Toronto to Montreal and from Montreal to Quebec City will have a direct effect, because it will take less time from downtown to downtown and be much less expensive. It will have an effect there, but it will not have an effect on the airports, that is the problem. That's what we found in our study. We would have to look into it.

I think that *Transport Jeune Monde* is mainly directed to the automobile. We will have to change the mentality in North America. I was saying that a car, to North Americans, is like a toothbrush—you need it. You are going outside your house and you could walk for five minutes, but you take your car. We have to change this mentality.

Mr. Atkinson: It is interesting to hear you say—and this was another conclusion I hadn't realized until I read your report and was told about it—that the airport capacity is not going to be diminished at all and Pearson is still going to need the runways, and so on, that we have talked about. As Air Canada said, it's the traffic in other areas that increases exponentially, and so just taking it off between Toronto and Ottawa and Montreal is not going to solve the airport capacity problem.

Mr. Bujold: No, because it is only in the corridor from Quebec to Windsor, and the way this country is going, everyone is coming from the rest of the country to Toronto or to Montreal, so these people will have to travel—it's the

[Traduction]

C'est la même chose pour les trains. Vous avez donc raison, l'expérience. . . Je vais contredire ce que vous avez dit; c'est Bombardier qui nous a parlé de la courbe et des 300 kilomètres à l'heure. On nous a dit que cela ne devenait pas. . . On pourrait aller à 500 kilomètres/heure. . . Ils ont fait une expérience avec leurs trains dépassant 309 milles à l'heure sur leurs voies existantes, ce qui était incroyable. Mais c'est un gaspillage terrible et cela n'est pas rentable.

Comme vous l'avez dit, si l'on parle de l'avenir. . . Les bogies et les roues qui touchent la voie ne sont pas l'avenir. L'avenir, c'est la sustentation magnétique, la lévitation au-dessus de la voie que le train ne touche même pas. Quand décide-t-on que cela suffit, que c'est la technologie qu'il faut envisager? Comme l'a dit un de nos témoins, notre décision ne devrait pas porter sur la technologie, car il y en a énormément. Mais bien sûr ce qui servira le mieux les voyageurs, étant donné que l'on ne pourra transporter des voyageurs et essayer de les attirer vers ce mode de transport qu'en invoquant la qualité de vie, la pollution, la sécurité et toutes ces raisons.

M. Atkinson (St. Catharines): MM. Carman et Bujold, je vous remercie d'être venus ce matin.

Vos commentaires sont très intéressants. Nous avons constaté également que ce n'est pas la capacité qui manque. D'après l'expérience européenne et d'après votre étude, la majorité des voyageurs seront des gens d'affaires qui prennent actuellement l'avion. Avez-vous examiné ce que cela représenterait pour nos deux compagnies aériennes?

M. Bujold: Monsieur le président, nous n'avons pas fait d'étude complète là-dessus, mais nous avons évidemment examiné la question. Les chiffres que nous avons pour le trajet Toronto-Montréal et Montréal-Québec auront un effet direct puisque cela prendra moins de temps de centre-ville à centre-ville et que cela sera moins coûteux. Par contre, cela ne devrait pas avoir d'effet sur les aéroports et c'est là le problème. C'est ce que nous a permis de découvrir notre étude. Il faudrait examiner la chose de plus près.

Si je ne m'abuse, «Transport Jeune Monde» est dirigé essentiellement vers l'automobile. Il faudra changer la mentalité en Amérique du Nord. Je disais que pour les Nord-Américains, une automobile est comme une brosse à dents—il en faut une. On sort de chez soi pour sauter dans sa voiture même si le trajet ne prendrait que cinq minutes à pied. Il faut parvenir à changer cette mentalité.

M. Atkinson: Il est intéressant de vous entendre dire—c'est une autre conclusion à laquelle je n'avais pas pensé avant de lire votre rapport—que la capacité des aéroports ne va pas diminuer du tout et que Pearson aura toujours besoin des pistes, etc., dont nous parlons. Comme l'a dit Air Canada, c'est le trafic dans les autres régions qui augmente énormément et ce n'est pas parce que l'on va diminuer le trafic entre Toronto, Ottawa et Montréal que cela va résoudre les problèmes de capacité des aéroports.

M. Bujold: Non, car cela ne touche que le corridor Québec-Windsor, et quand on voit ce qui se passe au pays, tout le monde vient à Toronto ou Montréal, si bien que les gens continueront à voyager—cela ne changera rien. Si l'on

[Text]

same thing again. I don't think, if you are going to Montreal from Calgary, you are not going to fly to Toronto and take the train, you will fly to Montreal, and it's the same thing from Halifax. So that is the big difference.

Mr. Atkinson: In terms of the airlines—we couldn't really get an answer and I don't know whether you looked at it—are the Toronto-Ottawa and Toronto-Montreal routes very profitable to the airlines, presently, and are we going to put a real dent in their operations if we put the HSR in and take the traffic away from them in that area?

Mr. Carman: I don't think, Mr. Chairman, we had much better luck than you did in getting to the bottom of that particular question. We've had a suggestion made to us by an individual who studies that particular mode of transport that during the period of time when there was intense competition in the corridor, when there were three airlines or perhaps even four serving particularly Montreal-Toronto and to a lesser extent Toronto-Ottawa-Montreal-Ottawa, this was not a significant money-maker. I think you will all recall, if you look at the fares you were charged during the time Intair was in operation, those fares were much less than they are today. So at that time it was not a major money-maker.

What that situation is today...with the fares having been adjusted back up, one can only assume they are doing better. But we were told the airlines get a fairly even balance of funding from all of their services and there isn't one service that is a particular contributor. Now I have to say, Mr. Chairman, that was an informal communication and should be regarded as such.

Mr. Atkinson: The other thing that surprised me was the indication that, on the Paris to Lyons run, although 75% to 80% of their passengers have come from the air mode, the volume of passengers between Paris and Lyons using the airlines has not decreased. I find that somewhat astounding if 75% or 80% of your passengers who are on the HSR come from the air mode.

Mr. Carman: They did decrease quite dramatically at the beginning. In fact, at one stage it looked like the airline would be completely eliminated; it was an 80% reduction. But there seems to have been a return to air travel in the last two or three years and there has been some resurgence. But I and my colleague too recall graphs that showed that the airline almost completely disappeared.

• 1005

Mr. Atkinson: That's what I thought.

Mr. Bujold: If I may, Mr. Chairman, from Paris-Lyon I think they found that they induced traffic. They could not expect to induce traffic, but that happened there. We have no studies, nothing to show us or tell us that it will happen everywhere. It could happen, but we don't have any conclusion on that.

Mr. Atkinson: No, that was mentioned to us too about the induced traffic. That was an interesting aspect, and SNCR seemed to push that as well, the induced traffic.

[Translation]

vient à Montréal de Calgary, on ne va pas prendre l'avion jusqu'à Toronto pour prendre ensuite le train, on va directement à Montréal par avion et c'est la même chose quand on vient de Halifax. C'est là la grosse différence.

M. Atkinson: Pour les compagnies aériennes—nous n'avons pas réussi à obtenir véritablement une réponse et je ne sais pas si vous avez vous-mêmes examiné la question—les liaisons Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal sont-elles très profitables pour les compagnies aériennes, à l'heure actuelle, et allons-nous beaucoup les déranger avec les TGV qui risquent de diminuer leur volume dans cette région?

M. Carman: Monsieur le président, nous n'avons pas beaucoup mieux réussi que vous à obtenir des précisions à ce sujet. Quelqu'un qui étudie ce mode de transport nous a toutefois dit que lorsque la concurrence était intense dans ce corridor, lorsqu'il y avait trois ou peut-être quatre compagnies aériennes desservant la liaison Montréal-Toronto et, dans une large mesure, Toronto-Ottawa-Montréal-Ottawa, cela ne rapportait pas tellement d'argent. Vous vous souvenez certainement, si vous considérez les tarifs qui étaient en vigueur lorsque la compagnie Intair offrait le service, ils étaient bien inférieurs à ce qu'ils sont aujourd'hui. Donc, à l'époque, cela ne rapportait pas tellement.

Quant à la situation aujourd'hui...les tarifs ont remonté et on peut simplement supposer que cela rapporte un peu plus. Toutefois, on nous a dit que les compagnies aériennes gagnaient à peu près la même chose sur toutes leurs liaisons et qu'il n'y a pas une liaison en particulier qui leur rapporte plus. Évidemment, ces informations m'ont été fournies de façon officieuse et n'ont aucune autre valeur.

M. Atkinson: Une autre chose qui m'a surpris est que l'on nous a dit que sur le trajet Paris-Lyon, bien que 75 p. 100 à 80 p. 100 des passagers prenaient autrefois l'avion, l'achalandage aérien entre Paris et Lyon n'a pas diminué. Je trouve cela assez étonnant si l'on considère que 75 p. 100 à 80 p. 100 des voyageurs du TGV prenaient autrefois l'avion.

M. Carman: L'achalandage a diminué sensiblement au début. En fait, à un moment, on a cru que la compagnie aérienne allait être complètement éliminée; cela avait diminué de 80 p. 100. Il semble toutefois que l'on soit revenu à l'avion ces deux ou trois dernières années et que l'achalandage ait repris. Mais mon collègue et moi nous rappelons aussi de graphiques qui indiquaient que la compagnie aérienne avait presque complètement disparue.

M. Atkinson: C'est ce que je pensais.

M. Bujold: Pour ce qui est de Paris-Lyon, je crois qu'ils ont constaté que le TGV avait augmenté le trafic. On ne pouvait pas s'y attendre mais c'est ce qui s'est passé. Nous n'avons pas d'études pour le prouver, rien ne nous dit que ce sera le cas partout. C'est une possibilité mais nous n'avons pas de conclusions précises là-dessus.

M. Atkinson: Non, c'est vrai, on nous avait également signalé que le trafic avait augmenté avec le TGV. C'est quelque chose d'intéressant et la SNCR semblait également insister sur ce fait.

[Texte]

The other question I have, and you touched on it in your recommendations, is that we need a full examination of railway legislation and regulation, both federal and provincial, and an assessment of the legal framework necessary to implement an operation of the high-speed rail system.

Specifically, can I ask you about VIA Rail? Given the assumption that, as you say, maybe 50% of the initial capital cost is going to have to be funded by some level of government, and then there's going to be an operating profit on this particular corridor, Toronto-Montreal-Ottawa, did you look at the effect it would have on the rest of the VIA system, and whether that should be given to VIA and then use cross-subsidization? Would that be some impetus in order to improve the rest of the system in Canada?

Mr. Bujold: Mr. Chairman, we don't have a study, but in the only discussion we had with VIA on that subject they gave some figures to our task force. We didn't put it in our report because it was among the private discussions we had with them. They were clear with us in those discussions. If the operation of high-speed trains in the corridor would be done by somebody else, the government will have to subsidize VIA Rail for loss of money coming from that. That's what they told us. I don't think it's very hard to believe that.

Mr. Atkinson: Yes, exactly.

Mr. Bujold: But I think what we have also to realize is whatever government or decision comes down, VIA Rail would be in a position to apply or to go in a bid for who'll be the operator of such services.

Mr. Atkinson: I understand that the Toronto-Ottawa-Montreal route would be profitable on an operating basis. We are not so sure about Montreal to Quebec City or Toronto to Windsor. Is that correct?

Mr. Bujold: The entire corridor would benefit on the operating sides of it. You have to keep in mind that the government will have to participate in the entire investment of it.

Mr. Atkinson: Entire investment. Then it would be profitable?

Mr. Bujold: Yes, because there's no way, as Mr. Carman mentioned in the opening, the private sector could build such a system right now and be profitable. We need government grants and so on.

Mr. Atkinson: What about Toronto-Ottawa-Montreal? Again, would they have to kick in the entire amount—

Mr. Bujold: Yes. Oh yes.

Mr. Atkinson: —of the infrastructure in order for it to be profitable?

Mr. Bujold: Definitely.

Mr. Atkinson: Definitely?

Mr. Bujold: Yes.

Mr. Atkinson: Oh, I thought it was only 50%, from reading your facts and figures and things.

[Traduction]

Mon autre question, et vous y avez fait allusion dans vos recommandations, porte sur la législation et la réglementation fédérales et provinciales touchant les chemins de fer, car il faudrait examiner le cadre juridique nécessaire pour mettre en place un réseau de trains à grande vitesse.

Je vais vous poser la question de VIA Rail. Partant du principe que, comme vous le dites, peut-être 50 p. 100 des coûts initiaux d'immobilisation devront être financés par un ordre de gouvernement quelconque et qu'il y aura ensuite des bénéfices d'exploitation sur ce corridor, Toronto-Montréal-Ottawa, avez-vous considéré l'effet que cela aurait sur le reste du réseau VIA et si cela devrait être donné à VIA pour que l'on envisage ensuite l'interfinancement? Cela pourrait-il représenter un stimulant pour améliorer le reste du réseau au Canada?

M. Bujold: Nous n'avons pas d'étude à ce sujet mais la seule discussion que nous ayons eue avec VIA là-dessus nous a permis d'obtenir certains chiffres. Nous ne les avons pas indiqués dans notre rapport parce que cela faisait partie des entretiens privés que nous avons eus avec la compagnie. Ils ont été très directs. Si l'exploitation des trains à grande vitesse dans le corridor est laissée à quelqu'un d'autre, l'État devra subventionner VIA Rail pour compenser les pertes que cela représentera. Voilà ce que nous a dit VIA. Je ne pense pas qu'il soit difficile de le comprendre.

M. Atkinson: Non, en effet.

M. Bujold: Il nous faut également comprendre que quelle que soit la décision qui est prise, VIA Rail pourra faire une soumission au moment de l'appel d'offres.

M. Atkinson: Je crois comprendre que le tronçon Toronto-Ottawa-Montréal serait profitable. Ce n'est pas aussi sûr pour ce qui est du tronçon Montréal-Québec ou Toronto-Windsor. C'est bien cela?

M. Bujold: Pour ce qui est de l'exploitation, tout le corridor serait profitable. Il ne faut pas oublier que l'État devra participer à tous ces investissements.

M. Atkinson: Et alors ce serait profitable?

M. Bujold: Oui, parce qu'il est impossible, comme l'a indiqué au début M. Carman, que le secteur privé construise maintenant un tel réseau et que cela soit rentable. Il faut des subventions gouvernementales, etc.

M. Atkinson: Et pour la ligne Toronto-Ottawa-Montréal? Là aussi, il faudrait financer. . .

M. Bujold: Oui. Certainement.

M. Atkinson: Toute l'infrastructure afin que cela soit rentable?

M. Bujold: Certainement.

M. Atkinson: Certainement?

M. Bujold: Oui.

M. Atkinson: Oh, je pensais qu'on n'en financerait que la moitié, d'après les chiffres et les renseignements que vous donniez.

[Text]

Mr. Bujold: But even 50%, that's a—

Mr. Atkinson: Yes, I shouldn't say only 50%.

Mr. Bujold: For the amount of money—

Mr. Atkinson: Fifty percent, yes.

Mr. Carman: There is a table in the report somewhere, Mr. Chairman, which does outline the fact that the economics of the various segments are not that different. This surprised us. We thought the same as you had, that Toronto-Ottawa-Montreal could stand on its own, whereas the two ends couldn't. But in actual fact, and I'm not sure where the table is and it would take some time to find it, we discovered to our surprise that the differences were not that remarkable.

Mr. Atkinson: Thank you.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): It seems to me that we have heard, and a brief perusal of your report indicates nothing different, that it's the door-to-door time and the cost that would be the major factors and that the thing should be market-driven, not technology-driven. Obviously the market would mainly be business people for whom time is money. . . no disagreement with that so far.

• 1010

The Montreal-Ottawa-Toronto triangle is well served at the present time by the airlines. There seems to be adequate capacity. How is it possible to justify huge and costly government intervention that's implied in order to simply move the business traveller out of the airplane and into a high-speed train?

Mr. Carman: I think the answer to this question has to be divided into two pieces. First of all, I don't think one has to look at 1991 or even the year 2000 in terms of high-speed rail. You have to look at the year 2010 to 2050. The thinking has to happen today in order to provide for the eventuality of high-speed rail in the future.

The corridor today only has 14 million people and it's 1,200 kilometres long. That does not compare favourably with Paris-Lyon, where the corridor is only 450 kilometres or so long. If you take into consideration areas to the south of Lyon, which use that line quite extensively down to Marseilles, the catchment area population is 28 million—twice our catchment area population.

However, if you're optimistic about the central part of the nation and about linkages in the future, perhaps to Detroit and Chicago, you can imagine we will not have a capacity surplus in the year 2025.

I think what is underlying the recommendations in the report are preparing for the future, not making the investment today. That's why I said earlier that I think one of the most important roles for government is to define the right of way and to preserve it.

[Translation]

M. Bujold: Mais même la moitié, c'est. . .

M. Atkinson: Oui, je ne devrais pas dire que la moitié.

M. Bujold: Vu la somme d'argent. . .

M. Atkinson: La moitié, en effet.

M. Carman: Il y a un tableau quelque part dans le rapport, monsieur le président, qui indique que les données économiques ne seraient pas tellement différentes d'un tronçon à l'autre. Cela nous a surpris. Nous avons comme vous pensé que le tronçon Toronto-Ottawa-Montréal pourrait s'en tirer tout seul alors que les deux extrémités ne le pourraient pas. En fait, mais je ne sais pas exactement où se trouve ce tableau, nous avons découvert à notre grande surprise que les écarts n'étaient pas tellement importants.

M. Atkinson: Merci.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Il me semble que l'on nous ait dit, et un rapide coup d'oeil à votre rapport paraît le confirmer, que les principaux facteurs seraient la durée du trajet porte à porte et le coût et qu'il faut donc s'intéresser au marché plutôt qu'à la technologie. Évidemment, la clientèle viendrait surtout du milieu des affaires où le temps c'est l'argent. . . Je ne le vous fais pas dire.

À l'heure actuelle, les compagnies aériennes desservent fort bien le triangle Montréal-Ottawa-Toronto. La capacité semble suffisante. Comment dans ce cas justifier l'intervention gouvernementale massive et coûteuse que vous semblez préconiser afin de tout simplement transférer la clientèle d'affaires des avions aux trains à grande vitesse?

M. Carman: Permettez-moi de vous répondre en deux temps. Tout d'abord, dans le cas des lignes à grande vitesse, il ne s'agit pas de 1991 ni même de l'an 2000. Il faut songer aux années 2010 à 2050. Il faut examiner la question aujourd'hui afin de prévoir la possibilité de lignes à grande vitesse dans l'avenir.

Aujourd'hui, il n'y a que 14 millions d'habitants dans ce corridor de 1200 kilomètres. Ce n'est pas très encourageant lorsque l'on songe que le corridor Paris-Lyon s'étend sur une distance d'à peine 450 kilomètres. Et si l'on tient également compte de la région au sud de Lyon dont les habitants utilisent beaucoup la ligne pour se rendre à Marseilles, le bassin de population atteint 28 millions de personnes, deux fois le nôtre.

Toutefois, si vous êtes optimiste en ce qui concerne la partie centrale du pays et les raccords futurs, peut-être avec Détroit et Chicago, vous pourriez penser que d'ici l'an 2025, il n'y aura pas de capacité excédentaire.

Je pense que les recommandations du rapport sous-entendent qu'il faut préparer l'avenir, non pas faire l'investissement aujourd'hui. Et c'est d'ailleurs pourquoi j'ai dit précédemment que le gouvernement pourrait jouer un rôle très important en déterminant l'emprise de la voie ferrée et en la protégeant.

[Texte]

This is the issue today, not making a judgment today to go ahead and build anything. If the governments go ahead with our recommendation, as Mr. Bujold said earlier, and do a market demand study and come in with numbers remarkably larger than the numbers we have, then I think the issue of the extended government subsidy can be reviewed and an intelligent decision made on the basis of that new information.

Based on the information in this report, I agree with you. I would not recommend any investment today at all. Based on the experience in other countries, we believe we should not ignore this as a longer term way of improving the intermodality and the options for future travel.

A question we do not have the answer to that came up in the earlier one about the airlines is whether airlines are going to want to continue flying big jets between two points as close together as Montreal and Toronto. People tell us it's hard on engines, it's hard on maintenance and it may not in the long run be the best use of energy or the best use of the facilities of the two airports. If this were the case, at some point in the future it might make sense, particularly if the airlines were involved with the high-speed rail development, for them to say this is their service between Toronto, Ottawa and Montreal.

So I think you have to look at it in the long term not in terms of today's situation. You have to think of the investment in terms of future figures, not necessarily in the figures in this report.

Mr. Wilson: You prefaced your response by saying there was a two-part answer. What is the second part of it?

Mr. Carman: The second part of the answer has to do with a whole series of social benefits we've listed but we feel need to be quantified.

It's pretty clear that energy use, again in the longer term, could be less if you move people by an electric train in comparison with moving them by car. Even airplane energy use is far higher with present technology than the train would be. There is a view that pollution would be less with an electric train, depending to some extent on how you generate electricity. As well, the safety figures are indisputable. Safety is much better with train travel than it is with auto travel. I'm sure those of you who've seen the TGV studies have been shown their social cost calculations with the cost of accidents and so on. Those benefits do exist as well. At the moment, those benefits are not sufficient enough, in my view, to justify the decision today, but those benefits cannot be ignored.

[Traduction]

Voilà l'enjeu aujourd'hui; il ne s'agit pas de se prononcer dès aujourd'hui et de construire quelque chose. Si les gouvernements donnent suite à nos recommandations, comme l'a dit M. Bujold précédemment, et effectuent une étude de marché qui donne des chiffres de beaucoup supérieurs à ceux que nous avons, alors je pense qu'il faudra revoir la question de prolonger les subventions gouvernementales et prendre une décision intelligente en se fondant sur les nouveaux renseignements.

Toutefois, si je me fonde sur l'information contenue dans ce rapport, je partage votre opinion. Je ne recommande pas du tout de faire des investissements dès aujourd'hui. D'après l'expérience des autres pays, nous pensons qu'il ne faut pas oublier cette option comme possibilité à long terme d'améliorer les transports intermodaux et les transports futurs.

Une autre question à laquelle nous n'avons pas réponse touche les compagnies aériennes qui ne voudront peut-être pas continuer à exploiter de gros avion à réaction entre des villes aussi près l'une de l'autre que Montréal et Toronto. On nous dit que cela abîme les moteurs, que cela entraîne beaucoup d'entretien et qu'à long terme, ce n'est peut-être pas faire un bon usage de l'énergie ni même des installations aéroportuaires des deux villes. Si tel était le cas, il serait peut-être raisonnable à l'avenir, surtout si les compagnies aériennes participaient à l'aménagement des lignes à grande vitesse, qu'elles prennent à leur charge le service entre Toronto, Ottawa et Montréal.

Il faut donc, à mon avis, considérer la question à long terme et non pas dans l'immédiat. Il faut également envisager les investissements en songeant ce que seront les chiffres plus tard et non pas nécessairement en se fondant sur les chiffres qui apparaissent dans ce rapport.

M. Wilson: Vous avez commencé par dire que la réponse comportait deux parties. Qu'en est-il de la deuxième?

M. Carman: Dans un deuxième temps, il y a toute une série de retombées sociales bénéfiques que nous avons mentionnées et qu'il faudrait sans doute quantifier.

Il est très clair encore une fois qui à long terme, il pourrait en coûter moins en énergie de déplacer des gens par trains électriques que par voitures. Donc l'état actuel de la technologie, même l'avion prend beaucoup plus d'énergie aujourd'hui qu'il n'en faudra pour le TGV. D'après certains, un train électrique, compte tenu du mode de production de l'électricité, entraînerait moins de pollution. Sur le plan de la sécurité, les chiffres sont indiscutables. Le train est beaucoup plus sécuritaire que l'automobile. Ceux parmi vous qui ont examiné les études sur le TGV ont pu voir le calcul des coûts sociaux, y compris le coût des accidents, etc. Il existe des retombées sociales bénéfiques, mais à l'heure actuelle, elles sont insuffisantes, à mon avis, pour justifier dans l'immédiat une décision. Toutefois, il ne faudrait pas les ignorer.

• 1015

Mr. Wilson: In terms of looking to the future, the demographics and all of the projections we're given speak of the possibility of a declining population unless people really get busy or immigration patterns change. That's just an

M. Wilson: En ce qui concerne l'avenir, les données démographiques et les projections laissent entendre qu'il serait possible que la population diminue, à moins que nous nous affairions un peu ou que les courants d'immigration ne

[Text]

editorial comment on my part. I'm not sure I see hugely increased numbers. Do you have any comment in that regard? Do you know of anything that would be in conflict with those observations?

Mr. Carman: Mr. Chairman, I don't think we're in a position to comment one way or the other.

Mr. Wilson: In terms of the social benefit aspect, you spoke earlier of the love affair with the automobile. It seems to me that it's again the product of our environment.

We have lots of open space, we have a good road infrastructure. In terms of congestion and pollution and so on, it seems to me that it's mainly associated with the metropolitan areas and the suburbs. The hundreds of miles in between aren't a major problem other than perhaps a need to add a lane between Toronto and London; that's a personal observation.

I guess I'm contrasting the Canadian situation with Europe, where you have incredible congestion, a much denser population, presumably crowded skies, and people literally forced into high-speed rail. I guess you made the point earlier.

I'm having trouble seeing where you are going to move significant numbers of automobile users off the roads into high-speed rail. I don't really see the automobile problem as a long-distance one. I see it as one around the suburbs and the metropolitan areas.

Is there anything in your work that indicates a significant movement off the highways and onto high-speed rail travel, if it were available?

Mr. Bujold: Mr. Chairman, we looked at that in our report. We raised a few points by telling governments that they will have to look at it and maybe make a decision drivers will probably not be happy about. But they'll have to address that problem.

I agree with you that when you arrive in the suburbs the congestion is heavy. But as my co-chairman just mentioned, we're talking about a system that could be in place around 2010. What will happen then, we can't say.

The other thing we have to realize concerns the airlines. Are they going to keep those airplanes there? Right now, between Quebec and Montreal, there's no jet service.

Mr. Wilson: But you have two super-highways, the 20 and the 40.

Mr. Bujold: Yes, I know. That's right. But we have to look at all those figures and all those problems. Governments will have to look at these to make a decision.

Personally, I think the government will have to look in the future and say what will happen. As well, they must also look not only on the technology side, on the transportation mode, but at many sectors: the socio-economic benefits, improvements in security and improvements in the environment. There will be an entire scope of arguments we will have to look at.

[Translation]

changent. C'était un petit commentaire personnel. Je ne suis pas persuadé que les nombres augmenteront beaucoup. Qu'en pensez-vous? Avez-vous des données qui contredisent ces observations?

M. Carman: Monsieur le président, je ne pense pas pouvoir faire de commentaires ni dans un sens ni dans l'autre.

M. Wilson: En ce qui concerne les retombées sociales bénéfiques, vous avez parlé précédemment de notre engouement pour l'automobile. Là encore à mon avis, c'est le fruit de notre environnement.

Nous avons de grands espaces ouverts et une bonne infrastructure routière. Quant à la congestion et à la pollution, c'est surtout dans les régions métropolitaines et dans les banlieues. Il y a des centaines de milles entre les grands centres où il n'est pas difficile de circuler, sauf peut-être qu'il faudrait une voie supplémentaire entre Toronto et London, mais cela c'est mon avis personnel.

Je suppose qu'au fond je compare la situation canadienne à la situation en Europe où la congestion est incroyable, la population beaucoup plus dense et la circulation aérienne encombrée, de sorte que la population a été littéralement forcée à adopter les trains à grande vitesse. Je pense que c'est ce que vous avez fait valoir précédemment.

J'ai du mal à voir comment on va convaincre un grand nombre d'automobilistes à prendre les trains à grande vitesse. Je ne vois pas vraiment le problème de l'encombrement des routes comme un problème de distance. C'est surtout dans les banlieues et les régions métropolitaines.

Vos travaux indiquent que l'on abandonnerait d'une façon marquée les grandes routes pour adopter, lorsque c'est possible, les lignes à grande vitesse?

M. Bujold: Monsieur le président, nous avons examiné cet aspect dans notre rapport. Nous soulevons quelques points en suggérant aux divers gouvernements qu'ils doivent examiner la question et prendre peut-être des décisions qui déplairont aux automobilistes. Mais ils devront se pencher sur ce problème.

Je reconnais comme vous que c'est dans les banlieues qu'il y a une congestion. Mais comme vient de le mentionner mon coprésident, nous parlons d'un réseau qui serait en place vers l'an 2010. Nous ne pouvons pas prévoir ce qui se passera alors.

Il faut également se demander si les lignes aériennes vont continuer à offrir le service? À l'heure actuelle, il n'y a pas d'avion à réaction sur la liaison Québec-Montréal.

M. Wilson: Mais il y a deux autoroutes, la 20 et la 40.

M. Bujold: Oui, je le sais. En effet. Quoi qu'il en soit, il faut examiner tous ces chiffres et considérer tous ces problèmes. Les gouvernements devront en tenir compte dans leur décision.

Personnellement, je pense que le gouvernement devra déterminer ce qui se produira à l'avenir. En outre, il devra considérer d'autres aspects que les aspects purement techniques des transports: les avantages socio-économiques, les améliorations à la sécurité et les solutions pour l'environnement. Il nous faudra examiner toute une gamme d'arguments.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

If you are looking only at the possibility right now and say that we want another their service, I'm sure the government will not make a decision on that.

Mr. Carman: The Toronto-London section, which is of some interest to the member—and I was looking for the date in the report. I can't put my finger on it. As I recall, the number of one-way trips that came out of our original data was 11 million. Of that amount, 95% of them were by car. I hear people who live down there say that the two-hour drive in the third lane is a constant demand, but with the two-hour drive, plus the parking problem in Toronto, plus the congestion in Toronto, they would rather have an option in order to get between the two cities.

As my colleague said, if there were a reliable service, which went more often than three times a day, it is quite possible that a significant number of those 11 million trips could be made by rail. It does make some assumptions about the frequency of the service, its reliability and its affordability.

I think people are beginning to find that driving in some of our major urban areas is becoming less and less pleasant. As a consequence they are looking for alternatives. It's not going to get any better, because in the Ontario budget at least there are no available funds to solve Metro Toronto's problems. The Metro Toronto problem of congestion will only get worse. The only solution is to move from the car entirely and into other modes.

Mr. Wilson: This is just an observation based on the demographics and the projections with that bulge. We're coming up on the year 2010, when all of us will reach those golden years and get our noses in the trough. It may be we'll all be so decrepit that we won't be able to drive any more and will therefore be forced into high-speed rail.

Mr. Keyes: Yes, but we'll be able to afford it.

Mr. Wilson: That may be a possibility.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentleman, my apologies for missing the major part of your testimony. Some other things forced me to stay away.

I would like to do two quick follow-ups to what Mr. Atkinson and Geoff were pursuing. You said you were surprised to find in the corridor that there was relatively little difference in terms of the cost for the segments.

In making that observation or comment, did you base it on the assumption that whatever is going to be in place is identical? In other words, let's say it is a TGV style of operation and you are looking at the full Windsor to Quebec City route in making that observation. Is that correct?

Mr. Carman: That's correct.

Mr. Angus: Did you look at the possibility of a mix, whereby the Toronto-Ottawa-Montreal section might be a dedicated corridor that has an alignment that allows for the very high speeds, but that at the ends, as you described them,

Si vous ne tenez compte que des possibilités actuelles et que vous dites que vous voulez un autre service ferroviaire, je suis persuadé que le gouvernement ne se prononcera pas.

M. Carman: Le tronçon Toronto-London qui vous intéresse—et je cherchais une date dans le rapport. Je n'arrive pas à la retrouver. Mais si je me souviens bien, dans nos données originelles, nous avons relevé 11 millions d'allers simples dans ce tronçon, dont 95 p. 100 avaient été effectués en voiture. Les habitants du coin me disent que ce trajet de deux heures dans la troisième voie était extrêmement exigeant et qu'en outre, vu les problèmes de stationnement à Toronto et la congestion à Toronto, ils préféreraient une autre méthode pour se déplacer entre les deux villes.

Comme l'a dit mon collègue, s'il y avait un service fiable, d'une fréquence supérieure à trois fois par jour, il est fort possible qu'un grand nombre de ces 11 millions de déplacements auraient été effectués en train. Je formule certaines hypothèses au sujet de la fréquence du service, de sa fiabilité et de son prix abordable.

Je pense que l'on commence à trouver que les déplacements en voiture dans certains des grands centres urbains sont de moins en moins agréables. Par conséquent, on cherche des moyens de rechange. La situation ne s'améliorera pas puisque dans son budget, le gouvernement de l'Ontario n'a prévu aucun crédit afin de résoudre les problèmes de Toronto métropolitain. Donc la congestion ne fera que s'aggraver. La seule solution: abandonner complètement l'automobile et passer à d'autres moyens de transport.

M. Wilson: Permettez-moi une remarque fondée sur les données démographiques et les projections. Nous nous approchons de l'an 2010, époque à laquelle nous en serons tous à l'âge d'or et au pâturage. Nous serons peut-être tous tellement usés que nous ne pourrons plus conduire nos automobiles et nous serons donc obligés de prendre le TGV.

M. Keyes: Oui, mais nous pourrions nous le permettre.

M. Wilson: Ce sera peut-être une possibilité.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, je m'excuse d'avoir raté la plus grande partie de votre témoignage. J'ai été retenu ailleurs.

J'aimerais rapidement poser deux questions dans la même veine que MM. Atkinson et Geoff. Vous avez dit être surpris de constater que dans le corridor, il y avait peu de différences de coûts entre les tronçons.

Avez-vous fondé cette observation ou ce commentaire sur l'hypothèse que tous les tronçons seraient identiques? En d'autres termes, si l'on a une ligne TGV, vous l'envisagez de Windsor à Québec. N'est-ce pas?

M. Carman: En effet.

M. Angus: Avez-vous examiné la possibilité d'un système hybride, où le tronçon Toronto-Ottawa-Montréal serait équipé de voies spéciales qui permettraient de très grandes vitesses, alors qu'aux extrémités, comme vous disiez, on

[Text]

the existing trackage, with the same train sets, is used. In Lyon they go about 150 kilometers, if not more, using the TGV past Lyon but on the existing rail structure. Would that change your numbers in terms of the cost?

Mr. Carman: Mr. Chairman, it would certainly change the numbers in terms of the cost, but it doesn't solve much of a problem. That is because of the railway regulations we are faced with.

• 1025

If you stay with the existing trackage, say from Toronto to Windsor, you cannot exceed the current regulations of the transport administration because there are so many level crossings. The maximum speed permitted now is 155 kilometres per hour. The difficulty you face is that the service is no more attractive than the existing service. Therefore, we can't assure ourselves that you would have any significant increase in the number of travellers. And you have the expense of the new train set.

We did look at some other options, but we did not do an analysis of them because the research part of the original study was to be compressed into a period of three and a half or four months. As a consequence, we couldn't analyse every alternative, but one of the things we did ask ourselves was whether in the Toronto to Windsor section we could use a different type of technology and get the speeds up without significant investment in electrification. That technology would be the gas turbo, also owned by Bombardier, by the way. It is technology that is used in the United States between Albany and New York. That technology has two advantages: very fast acceleration and very low axle weight, so you can have higher speeds without damaging the track.

One of the problems with using existing track is that CN or CP would be appalled if those big A-40s, which CN uses to pull the current VIA Rail, operated at faster than 155 kilometres per hour. They would tear the track apart, whereas the gas turbo would not. The gas turbo has an axle weight of less than 20 tonnes, whereas those big diesels have an axle weight of about 30 tonnes.

We think that is a promising thing to look at. We mentioned it in our informal discussions with the government and suggested they explore that possibility because we think it would improve service. Even if you had a phased construction, it would improve service.

Mr. Angus: What kinds of speeds could you get up to in that part of the corridor with the turbo?

Mr. Carman: I think it's 200 kilometres per hour.

Mr. Angus: That would deal with the question of the tracks, but would it deal with the current regulatory restrictions?

[Translation]

utiliserait le même train, mais sur les voies existantes. À Lyon, le TGV continue 150 kilomètres passé cette ville en empruntant les rails qui sont déjà en place. Est-ce que cela modifierait les coûts?

M. Carman: Monsieur le président, cela changerait certainement les coûts, mais cela ne réglerait certes pas le problème à cause de la réglementation ferroviaire.

Si nous conservons le réseau ferroviaire actuel, entre Toronto et Windsor par exemple, nous ne pourrions pas dépasser la vitesse maximale permise dans la réglementation actuelle à cause du grand nombre de passages à niveau. La vitesse maximale permise à l'heure actuelle est de 155 kilomètres à l'heure. Le problème que cela pose est que le service ne serait pas plus intéressant qu'il ne l'est aujourd'hui. Par conséquent, nous ne pouvons pas être sûrs qu'il y aurait une augmentation importante du nombre de passagers. Et il ne faut pas oublier le coût d'une nouvelle rame.

Nous avons étudié d'autres options, mais nous ne les avons pas analysées, car la partie recherche de l'étude initiale devait être comprimée sur une période de trois mois et demi ou quatre mois. Par conséquent, nous n'avons pas pu analyser toutes les options, mais l'une des questions que nous nous sommes posées était de savoir si entre Toronto et Windsor il serait possible d'utiliser un autre genre de technologie qui nous permettrait d'atteindre des vitesses supérieures tout en faisant l'économie d'un investissement important pour l'électrification. Ce pourrait être une rame à turbine à gaz, ou turbo train, qui, soit dit en passant, appartient également à Bombardier. Cette technologie est utilisée aux États-Unis entre Albany et New York. Elle présente deux avantages: une accélération très rapide et un très faible poids par essieu, ce qui permet d'atteindre des vitesses élevées sans endommager les voies.

CN et CP seraient consternés si ces énormes A-40, que le CN utilise pour remorquer les rames de VIA Rail, circulaient à des vitesses supérieures à 155 kilomètres/heure sur les voies existantes. Ces engins démoliraient les voies, contrairement aux turbos trains. Le poids par essieu des turbos trains est de moins de 20 tonnes, alors que celui des grosses locomotives diesel est d'environ 30 tonnes par essieu.

Nous pensons que c'est une option qui promet et qui mérite d'être étudiée. Nous l'avons mentionnée lors de nos discussions officielles avec le gouvernement et nous lui avons suggéré d'étudier cette possibilité qui, à notre avis, pourrait améliorer la qualité du service. Même si la construction se faisait par étape, cela améliorerait le service.

M. Angus: Quelle vitesse le turbo train pourrait-il atteindre dans cette partie du corridor?

M. Carman: Deux cent kilomètres/heure, je crois.

M. Angus: Cela réglerait la question des voies, mais est-ce que cela respecterait les restrictions de la réglementation actuelle?

[Texte]

Mr. Carman: You would have to do some grade separations. There is no question about that. But you wouldn't have to put in the same high-quality track you would need for a 250-or 350-kilometre-per-hour service.

Mr. Bujold: Mr. Chairman, the other problem we have to look at is the travelling time. That has a direct effect on the demand. If you cannot go faster than a car, you will not get people out of cars, especially on short hauls from Toronto to Windsor and from Quebec to Montreal. If it's faster by car, especially on the east end from Quebec to Montreal, where they don't have the condition problem like in Toronto, they will never leave their cars.

Mr. Angus: That's right. As you say, North Americans are wedded to their cars like to the toothbrush. One thing we pursued over in Europe was some kind of high-speed passenger rail that included a couple of cars to transport private cars so that somebody going from say Windsor to Quebec City for a vacation would have their car with them. Did you look at that at all? Is it technically feasible?

Mr. Bujold: We didn't address it ourselves, but they will have that in the Chunnel between Paris and London. We didn't look at that at all.

The Chairman: I want to express our appreciation to you gentlemen for having been with us this morning. It is most interesting, and you certainly have shed some light from the perspective of having done the experience in a very detailed and complex way. We appreciate your being with us, and your commentary is duly noted.

• 1030

Our next witnesses are from Transport 2000, Mr. Evans or Mr. Jeanes. Jeanes is not here. Is Mr. Evans here? All right. Fine.

The Clerk of the Committee: One of the witnesses has just arrived.

The Chairman: Mr. Jeanes, welcome to the transport committee's hearings. You're right on time.

Mr. David Jeanes (Member, National Board of Directors, Transport 2000): Thank you, and excuse us. Our president, Mr. Bob Evans, is coming in the door here.

The Chairman: Gentlemen, do you have a brief or presentation this morning, or will it be an oral submission?

Mr. Bob Evans (President, Transport 2000): We have an oral submission and we have 20 copies in English. Unfortunately, in the mix-up we have copies in French to follow.

The Chairman: Which one of you gentlemen is going to make the presentation? Mr. Evans.

Mr. Evans: Guilty.

[Traduction]

M. Carman: Il faudrait construire des intersections à niveaux différents. Cela ne fait aucun doute. Par contre, il ne serait pas nécessaire de construire des voies d'aussi bonne qualité que pour un service à 250 ou 350 kilomètres/heure.

M. Bujold: Monsieur le président, l'autre problème auquel nous devons nous intéresser est le temps de déplacement, qui a un effet direct sur la demande. Si le train n'est pas plus rapide que l'automobile, les gens n'abandonneront pas leurs autos, surtout sur de courtes distances comme Toronto-Windsor et Montréal-Québec. Si le trajet se fait plus rapidement en automobile, surtout dans l'est, entre Québec et Montréal, où il n'y a pas les mêmes problèmes de congestion qu'à Toronto, jamais les gens ne cesseront de les utiliser.

M. Angus: C'est vrai. Comme vous le dites, les nord-Américains se passent aussi difficilement de leurs voitures que de leur brosse à dents. En Europe, nous nous sommes intéressés à un genre de trains à grande vitesse pour le transport de passagers qui comprend également quelques voitures pour le transport des automobiles privées. Un tel système permettrait à quelqu'un de Windsor de se rendre à Québec en vacances par train et d'avoir sa voiture pendant la durée de son séjour. Est-ce que vous avez étudié cette option? Est-ce que c'est techniquement faisable?

M. Bujold: Non, nous ne l'avons pas étudiée nous-mêmes, mais c'est ce qu'ils auront dans le tunnel sous la Manche, entre Paris et Londres. Mais nous n'avons pas étudié cette option.

Le président: Je vous remercie, messieurs, d'être venus nous rencontrer ce matin. Votre exposé a été des plus intéressants, et grâce à l'étude très détaillée et complexe que vous avez menée, vous avez pu nous éclairer. Nous vous remercions de votre présence et nous avons pris bonne note de vos observations.

Nos témoins suivants représentent Transport 2000, M. Evans ou M. Jeanes. M. Jeanes n'est pas là. Est-ce que M. Evans est là? Très bien.

Le greffier du Comité: Un des témoins vient d'arriver.

Le président: Monsieur Jeanes, bienvenue aux audiences du comité des transports. Vous êtes pile à l'heure.

M. David Jeanes (membre du Conseil d'administration national, Transport 2000): Merci. Je vous demande de nous excuser. Notre président, M. Bob Evans, vient tout juste d'entrer.

Le président: Messieurs, avez-vous un mémoire ou un exposé ou nous ferez-vous simplement une présentation verbale?

M. Bob Evans (président, Transport 2000): Nous avons une présentation orale et nous avons 20 copies du document en anglais. Malheureusement, les copies françaises ne sont pas encore arrivées à cause d'un pépin.

Le président: Qui de vous deux va faire l'exposé? Monsieur Evans.

M. Evans: Coupable.

[Text]

The Chairman: Okay. You're probably familiar with the format. We have approximately 45 minutes. After you make your presentation, I'll open the meeting up to members for the questions and comments. You are invited to proceed.

Mr. Evans: Okay, thank you.

Ma présentation sera en anglais, mais il nous fera plaisir de répondre à vos questions en anglais ou en français par la suite. Merci.

I would like to thank you for this opportunity to present the views of Transport 2000 Canada with respect to high-speed rail.

As a consumer organization with a mandate to encourage socially, environmentally, and economically sustainable public transportation policies and actions, we welcome the prospects of high-speed rail. But we believe that there is a right way and also unfortunately possibly a wrong way to approach HSR in the Canadian context. As a result, we are certainly going to be very interested in developments over the months to come.

While any manufacturer of course will insist that there is really only one type of high-speed train, that of course being the particular model they make, we at Transport 2000 really suggest that defining high-speed rail can be a bit like defining sovereignty association. There are all sorts of possible permutations and combinations.

The definition of HSR that we employ, however, is relatively straightforward, I think. We believe that high-speed rail—and this is kind of important, because our whole position starts from this—embraces any train service that regularly operates at 200 kilometres per hour or faster. It's interesting that by this definition, all of the other Group of Seven countries and a number of smaller nations already operate high-speed trains. By contrast, the fastest Canadian train service operates currently at about 155 kilometres per hour.

• 1035

I think it is also useful to suggest and to note what high-speed rail is not. High-speed rail is not a wild leap into the technological unknown. As I have already said, high-speed trains already exist in most developed countries. It is not something I suggest only for areas more densely populated than the Montreal—Toronto corridor. High-speed trains already operate in many areas with a lesser population density.

It is not something that will benefit only part of the Canadian population. Surely all Canadians benefit from wise regional actions. Besides, about half of all Canadians live in the corridor. It is not something and certainly need not be something that is impossibly expensive. How do we find that so many other countries have or are committed to having high-speed rail operations?

Our position at Transport 2000 is that the real requirement for high-speed rail in Canada is that it be market-oriented. Let me define that just a bit. I will extend this definition as I talk further. By market-oriented, we mean

[Translation]

Le président: Très bien. Vous connaissez probablement notre procédure. Vous avez environ 45 minutes. Après votre exposé, les députés vous poseront des questions et feront des commentaires. Je vous invite à commencer.

M. Evans: D'accord, merci.

My presentation will be in English, but we will be happy to answer your questions in English or in French. Thank you.

J'aimerais vous remercier de nous permettre de vous présenter l'opinion de Transport 2000 Canada sur les trains à grande vitesse.

Étant une organisation de consommateurs dont le mandat est d'encourager les politiques et les actions socialement, écologiquement et économiquement durables en matière de transport public, nous accueillons avec plaisir la perspective de trains à grande vitesse. Cependant, nous croyons qu'il y a la bonne manière et aussi malheureusement la mauvaise manière d'envisager les trains à grande vitesse dans le contexte canadien. En conséquence, nous nous intéresserons de très près à l'évolution du dossier au cours des prochains mois.

Pour chaque fabricant, bien entendu, il n'y a vraiment qu'un seul type de train à grande vitesse, celui qu'il fabrique, mais à Transport 2000, nous estimons que la définition du train à grande vitesse peut être aussi complexe que la définition de la souveraineté-association. Il y a toutes sortes de permutations et de combinaisons possibles.

La définition de train à grande vitesse que nous utilisons, cependant, est relativement simple, je crois. Nous croyons que les trains à grande vitesse—et c'est assez important car c'est la base de notre position—englobent tous les trains dont la vitesse normale est de 200 km/hre ou plus. Il est intéressant de noter que selon cette définition, tous les autres pays du Groupe des sept et un certain nombre de pays plus petits exploitent déjà des trains à grande vitesse. Par comparaison, le train canadien le plus rapide roule actuellement à environ 155 kilomètres/heure.

Je crois qu'il est également utile de rappeler ce que le train à grande vitesse n'est pas. Le train à grande vitesse n'est pas un saut dans l'inconnu technologique. Comme je l'ai déjà dit, les trains à grande vitesse roulent déjà dans la majorité des pays développés. Ils ne sont pas réservés aux régions à plus forte densité démographique comme le corridor Montréal-Toronto. Il y a des trains à grande vitesse en service dans de nombreuses régions où la densité démographique n'est pas si élevée.

Ils n'offriront pas d'avantages à seulement une partie de la population canadienne. Tous les Canadiens bénéficient d'actions régionales sagement décidées. En outre, près de la moitié des Canadiens vivent dans ce corridor. Ce n'est pas une technologie hors prix, ou alors comment expliquer que tant d'autres pays ont ou sont sur le point d'avoir des trains à grande vitesse?

À Transport 2000, nous estimons qu'avant toute chose, au Canada, ces trains à grande vitesse doivent servir le marché. Permettez-moi de m'expliquer. La définition deviendra plus claire au fur et à mesure de mon exposé.

[Texte]

that any HSR operation should offer, first of all, obviously, improved service between the major corridor cities. It should also offer continuing good service to intermediate communities now served by rail. It should offer affordable tariffs.

At this stage, Transport 2000 favours no particular HSR manufacturer or approach. We believe the product of either of the currently proclaimed contenders, either by itself or in conjunction with continuing conventional services, could satisfy our market expectations.

There is no high-speed rail service in the world that has evolved in the manner I'm about to describe—not one. Based on some suggestions and discussions to which we have been a party, Transport 2000 is very concerned that the HSR product for Canada could evolve into nothing more than an airplane without wings, linking only Montreal, Ottawa, and Toronto at airline level fares, while all regular rail service is abandoned. That form of action would not, we suggest strongly, be an improvement in transportation service. It would simply be a replacement for Air Canada. A good high-speed rail service should and will be a total solution, drawing traffic from existing auto, air, and rail modes and indeed creating new travel demand.

To repeat our central thesis, Canada's high-speed rail service should be market-oriented. This means offering convenient and affordable service to the greatest possible number of Canadians.

When one talks about whether or not government should be involved with supporting HSR, there almost seems to be some kind of stigma attached to that. Yet governments have been and continue to be intrinsically involved with the Canadian passenger transportation system. Who pays for roads, for airport runways, for access routes to airports, for air traffic control services and so on?

If any government commitment to the environmentally friendly HSR option is somehow sinful, should we not be encouraging the sale of Highway 401 to save Power Corp? Why not have air traffic control owned by McDonald's?

Mr. Wilson: It would run a lot better if it were.

Mr. Keyes: An admirably good suggestion.

Mr. Evans: They could talk about having the first billion radiophonic messages, etc.

Transport 2000 believes government participation in high-speed rail will represent a sound investment of public money, if it is done right. I have suggested already that an aspect of "right" is market orientation. I will deal with "right" a little bit further here.

[Traduction]

Lorsque nous disons qu'ils doivent servir le marché, nous entendons par là que tout service de train à grande vitesse devrait d'abord, et c'est l'évidence, améliorer le service entre les principales villes du corridor. Il devrait également continuer à offrir de bons services aux villes moins importantes déjà desservies par le rail. Il devrait pratiquer des tarifs abordables.

En l'état actuel des choses, Transport 2000 ne favorise ni un fabricant particulier de train à grande vitesse ni une technique particulière. Nous croyons que les produits des deux candidats actuellement en lice, soit par eux-mêmes ou intégrés aux services classiques, pourraient satisfaire les attentes de nos marchés.

Aucun service de train à grande vitesse du monde n'a évolué de la manière que je vais vous décrire—pas un seul. D'après ce qu'on nous a dit et d'après les discussions que nous avons eues, Transport 2000 craint vivement que le train à grande vitesse au Canada ne devienne ni plus ni moins qu'un avion sans ailes ne reliant que Montréal à Ottawa et à Toronto, aux mêmes prix que l'avion, pendant que tous les autres services ferroviaires sont progressivement abandonnés. Ce genre d'initiatives, selon nous, ne correspondrait absolument pas à une amélioration des services de transport. Ce serait simplement remplacer certaines liaisons d'Air Canada par le train. Il faut que le train à grande vitesse soit une solution totale attirant les usagers de l'automobile, de l'avion et du train classique et qu'il crée en fait une nouvelle demande.

Je répète que pour nous, au Canada, les trains à grande vitesse doivent avant tout servir le marché. Il faut donc qu'ils offrent un service pratique et abordable au plus grand nombre possible de Canadiens.

Quand on pose la question de savoir si oui ou non le gouvernement devrait participer à cette initiative, la première réaction semble presque toujours être négative. Pourtant, les gouvernements ont toujours été et continuent à être étroitement mêlés au système de transport des passagers. Qui paie pour les routes, pour les pistes des aéroports, pour les routes d'accès aux aéroports, pour les services de contrôle aérien, etc?

Si aucuns jugent scandaleuse la participation d'un gouvernement à la mise en place d'un réseau de trains à grande vitesse qui serait bon pour l'environnement, ne faudrait-il pas dans ce cas encourager la vente de la route 401 pour sauver Power Corp? Pourquoi ne pas confier le contrôle du trafic aérien à McDonald's?

M. Wilson: Cela irait beaucoup mieux.

M. Keyes: Admirable suggestion.

M. Evans: Ils pourraient se vanter du premier milliard de messages radiophoniques, etc.

Transport 2000 estime que la participation du gouvernement au train à grande vitesse représenterait un bon investissement des derniers publics, si c'est bien fait. J'ai déjà dit qu'un aspect de cette bonne manière de faire était de servir avant tout les marchés. Permettez-moi de vous en dire un peu plus sur ce que j'entends par la bonne manière de faire les choses.

[Text]

By "right", we mean high-speed rail must be approached as a total solution for the corridor's travel demands serving the greatest possible number of potential users. Doing it right to start with means that high-speed rail service should be interlinked with conventional rail operation in two critical dimensions. I suggest both of these are absolutely fundamental.

• 1040

First of all, today's conventional rail services in the corridor should be strengthened to help build the ready traffic base for HSR when it comes on the scene. Second, there should be excellent schedule and fair interconnections between HSR and conventional trains when and where both are operating. You can envision HSR between Montreal and Toronto, for example, and conventional trains beyond. You can envision connections with suburban rail services as well.

High-speed trains should also be interlinked with air services. This is very important and hardly revolutionary. For example, we suggest that the initial Montreal-Toronto operation might be built to include stations at both the Mirabel and Toronto international airports. Such action would simply mirror the very successful air-rail facilities in such European airports as Zurich and Frankfurt. Trains would replace many of those little commuter jitneys that currently clog the runways of our major airports, the little ones that are going to Trenton, Peterborough, London, Windsor, and so on.

Mr. Keyes: And Hamilton.

Mr. Angus: They can keep theirs.

Mr. Evans: I come from Hamilton. High-speed rail should reduce delay or eliminate the need for governments to spend on airports, air facilities and highways. High-speed rail should clearly reduce the very real costs associated with traffic congestion, pollution, land use, energy consumption and health care. Those are costs that so conveniently get ignored in so many so-called cost studies because they are not neatly obtainable and trackable. But let us stop trying to tell someone who's stuck in traffic chaos or suffering from an environmentally related disease or in hospital from a car accident that those costs are not real.

At Transport 2000 we believe not having HSR in the Quebec-Windsor corridor in the relatively near future is unthinkable.

In the early 1960s, with a lot of government assistance—for example that associated with the necessary lengthening of runways—Canada's transportation system went through one of its most dramatic changes with the

[Translation]

Nous entendons par là qu'il faut que le train à grande vitesse soit envisagé comme une solution globale permettant de répondre à la demande dans le corridor et servant le plus grand nombre possible d'usagers potentiels. Lorsque nous disons que les choses doivent être bien faites dès le départ, nous voulons dire que le service TGV doit être relié au service ferroviaire classique de deux façons essentielles qui à mon avis sont absolument fondamentales.

Premièrement, il faudrait rehausser le service ferroviaire traditionnel dans le corridor pour aider à créer une demande en vue de l'entrée en service du TGV. Deuxièmement, il faudrait qu'il y ait un excellent horaire et de bonnes correspondances entre le TGV et les trains classiques aux endroits où ils se rencontreront lorsque les deux seront en service. Nous pouvons envisager, par exemple, un service TGV entre Montréal et Toronto et un service classique au-delà de ces deux villes. Nous pouvons aussi imaginer des correspondances avec les trains de banlieue.

Les trains à grande vitesse devraient également être reliés aux services de transport aérien. C'est très important et ce n'est guère révolutionnaire. Par exemple, nous proposons qu'une première ligne soit construite entre Montréal et Toronto avec des gares aux aéroports internationaux de Mirabel et de Toronto. Cela imiterait tout simplement les installations air-rail très populaires comme il y en a à certains aéroports européens, comme Zurich et Francfort. Des trains pourraient remplacer beaucoup de ces petits appareils qui assurent la correspondance vers Trenton, Peterborough, London, Windsor, etc, et qui encombrant les pistes de nos grands aéroports.

M. Keyes: Et Hamilton.

M. Angus: Ils peuvent garder les leur.

M. Evans: Je suis de Hamilton. Grâce au TGV, les retards seraient réduits et les gouvernements n'auraient plus besoin de dépenser de l'argent pour les aéroports, les installations aéroportuaires et les autoroutes. Le TGV permettrait évidemment de réduire les coûts très réels liés à la congestion de la circulation, à la pollution, à l'utilisation des terres, à la consommation d'énergie et aux soins de santé. On néglige très souvent de tenir compte de ces coûts dans de nombreuses soit disant études de coûts parce qu'ils ne sont pas faciles à obtenir et à retracer. Mais au moins arrêtons de dire à ceux qui se trouvent pris dans un embouteillage, ou qui souffrent d'une maladie causée par la pollution, ou qui se retrouvent à l'hôpital à cause d'un accident de la route, que ces coûts ne sont pas réels.

À Transport 2000, nous croyons qu'il est unimaginable de ne pas avoir de service TGV dans le corridor Québec-Windsor dans un avenir relativement proche.

Au début des années 60, l'arrivée des avions à réaction a provoqué l'un des changements les plus spectaculaires dans le système de transport du Canada et cette transition s'est faite grâce à une aide importante du gouvernement pour, par

[Texte]

introduction of jet-propelled airlines. In the 1990s we are confronting what in many respects represents a similarly dramatic evolution in how people will want to travel. I'm of course now talking about the world-wide switch to high-speed rail.

It's useful to reflect that when the conversion to jet air travel was on the horizon, many alleged experts said oh my God, look at the costs. I hate to date myself, but back in the late 1950s I was in Syracuse University and I wrote my masters thesis. I have an MBA majoring in transportation. I wrote my masters thesis on the transition to jet-powered aircraft. One of the most predominant themes in all the literature and discussion at that time was my God, how can government afford to support this transition to jet aircraft? People who said that you have to look at the advantages obviously carried the day, and support the contention of my paper that what they really should have been saying is not oh my God, look at the costs, but oh my God, look at the benefits.

As one looks around the world, there is and there will continue to be government support of high-speed rail. Why? Because like the 1960s conversion to jet airliner service, this development can bring major benefits to travellers and society at large. As we have already noted, Canada is not at the forefront of high-speed rail. If you'll excuse the pun, the high-speed train has left the station. I really think it's time that we got onboard.

Mr. Keyes: Thank you, gentlemen. Welcome back to this committee. Thank you for your comprehensive and insightful report. I'd like to get a few specifics from you if I can, if you can answer the questions.

• 1045

For example, you've looked at high-speed rail and have embraced the idea in your report, but if we can get down to the question of... There are technologies out there such as the train that can go 250 kilometres per hour and the train that can go in excess of 300 kilometres per hour... upgraded track or dedicated track. Can I have your opinions on that?

Mr. Evans: I think what is most important is how long it takes to get from A to B. If you fly from Montreal to Toronto or wherever, you know that it will be 65 minutes plus your ground time. You really are not interested in whether the plane is going 500 kilometres per hour or 800 kilometres per hour. So I would suggest that what is important is overall travel time, not how fast a particular train goes, but what the end result is in terms of elapsed travel time.

Mr. Jeanes: If I could give some specifics that might be interesting, it's well known that the TGV technology is capable of 350 kilometres per hour on new dedicated track designed for that speed, excluding freight, and with limited

[Traduction]

exemple, le prolongement nécessaire des pistes. A bien des égards, les nouvelles préférences des voyageurs dans les années 90 constituent une évolution tout aussi spectaculaire. Je parle bien entendu de la conversion mondiale aux trains à grande vitesse.

Il est bon de se rappeler que lorsque l'on a envisagé la conversion aux avions à réaction, de nombreux prétendus experts se sont écriés oh mon Dieu, regardez ce que ça va coûter. Je n'aime pas trahir mon âge, mais à la fin des années 50 je préparais ma thèse de maîtrise à l'Université de Syracuse. J'ai une maîtrise avec spécialisation dans les transports. Ma thèse de maîtrise portait sur la transition aux avions à réaction. L'une des principales objections qui revenait dans tous les documents et les discussions de l'époque était que le gouvernement n'avait pas les moyens d'appuyer cette conversion aux avions à réaction. Bien entendu, ce sont ceux qui ont fait valoir les avantages qui ont remporté la partie et qui ont prouvé l'argument que je défendais dans ma thèse, c'est-à-dire qu'au lieu de dire «oh mon Dieu, regardez les coûts», il fallait dire «oh mon Dieu, voyez les avantages».

Partout dans le monde les gouvernements financent et continueront à financer les trains à grande vitesse. Pourquoi? Parce que, tout comme la conversion aux avions à réaction dans les années 60, ce service offre de grands avantages aux voyageurs et à la société en général. Comme nous l'avons déjà dit, le Canada n'est pas un chef de file en matière de train à grande vitesse. Si vous me permettez ce jeu de mots, le train à grande vitesse a quitté la gare et il serait grand temps que le Canada essaie de le prendre en marche.

M. Keyes: Merci, messieurs. Bienvenue encore une fois à ce comité. Merci de votre rapport si complet et si réfléchi. Si vous voulez bien répondre à quelques questions, j'aimerais obtenir quelques précisions.

Par exemple, vous avez étudié les trains à grande vitesse et c'est ce que vous préconisez dans votre rapport, mais j'aimerais que nous parlions de la question de... Il existe diverses technologies, par exemple des trains qui peuvent atteindre une vitesse de 250 kilomètres à l'heure et des trains qui peuvent dépasser les 300 kilomètres à l'heure, des voies améliorées et des voies spécialisées. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de cela?

M. Evans: Je pense que ce qui importe vraiment, c'est de savoir combien de temps il faut pour se rendre du point A au point B. Si vous allez de Montréal à Toronto en avion, vous savez qu'il faut faudra 65 minutes plus votre temps de transport routier. Peu vous importe que l'avion vole à 500 kilomètres à l'heure ou à 800 kilomètres à l'heure. D'après moi, ce qui importe c'est le temps total de déplacement, pas la vitesse de tel ou tel train, mais le résultat final, c'est-à-dire le temps de déplacement total.

M. Jeanes: Je pourrais vous donner des détails intéressants. Par exemple, il est bien connu que le TGV, ayant un faible poids par essieu, est capable d'atteindre 350 kilomètres à l'heure sur une nouvelle voie spécialisée conçue

[Text]

axle loads permitted. That same TGV operates at speeds of about 95 kilometres per hour on the routes along the south coast of France into Nice, for example. In that particular market it's economically attractive to operate an expensive train at those slow speeds for a substantial part of the journey from Nice to Paris, because the overall time is made competitive thanks to that high-speed section between Lyon and Paris.

There are other technologies—from Fiat in Italy, for example, or from ABB in Sweden—which are capable of operating at higher speeds on curved tracks, so in certain markets those technologies may give lower end-to-end times than the TGV technology would, and that's why Transport 2000 does not recommend any technology in advance. Obviously we are not a lobby for any manufacturer either.

We believe the important thing is to decide for high-speed rail and then to deal with these particular technological arguments, many of which are only solveable once you have looked at the market requirements, route possibilities and the extent to which you can invest. In France they decided to start with only about 420 kilometres of route on the high-speed line, but to operate the trains over routes totalling about 4,000 kilometres. So they made their decisions in that context. Sweden made a different decision in their context.

Mr. Keyes: The difficulty I have as member of the transport committee, it that it comes down to what comes first, the chicken or the egg? We have to decide what will be best for the corridor in Canada, and then embark on the technology needed to fill it. Is Transport 2000 telling us that what we ought to do is to provide Canadians in the corridor with a dedicated track and the technology that follows that, or do we upgrade existing track?

Mr. Jeanes: I think the program has look at both elements. If you depend on building a dedicated track from Windsor to Quebec City, we will a very long time for that service to operate and we will pay a very large amount of money. No country that has implemented a high-speed rail system has done it that way. Every country—

Mr. Keyes: So Transport 2000 hasn't made a decision on which would be best for...?

Mr. Evans: It's very difficult to deal with the situation when we don't see hard dollars. What are we talking about specifically...?

Mr. Keyes: I'm looking for more answers, not for more questions.

Mr. Jeanes: Perhaps I could answer in a different way. Our reading of the conclusions of the Ontario-Quebec high-speed rail task force—and I know you've heard from Mr. Carmen and Mr. Bujold—was that they ruled out magnetic levitation technology and diesel technology—opposite ends of the spectrum—and there was only one other case that they looked at, which was electrified rail capable of operating in the 300-kilometre-per-hour range.

[Translation]

exprès pour cette vitesse et qui ne peut servir au transport des marchandises. Le même TGV roule à une vitesse d'environ 95 kilomètres à l'heure le long de la côte sud de France, vers Nice, par exemple. Dans ce marché bien précis, il est rentable de faire rouler un train coûteux à ces faibles vitesses sur une partie importante du trajet entre Nice et Paris puisque le tronçon à haute vitesse entre Lyon et Paris permet de réduire le temps de déplacement total et de rendre ce service compétitif.

Il y a d'autres technologies—celle de Fiat en Italie ou celle d'ABB en Suède, par exemple—qui permettent de rouler à des vitesses plus élevées dans les courbes, de sorte qu'à certains endroits, le trajet peut prendre moins de temps qu'avec la technologie du TGV, et c'est pourquoi Transport 2000 ne recommande pas d'emblée une technologie ou une autre. Nous ne sommes pas venus ici faire de la réclame pour un fabricant en particulier.

Nous pensons que ce qui importe, c'est d'opter pour le train à grande vitesse. Ensuite il sera temps de s'attaquer à ces problèmes techniques particuliers qui, dans bien des cas, ne pourront pas être réglés tant que nous n'aurons pas étudié les besoins du marché, les trajets possibles et les possibilités d'investissements. La France a décidé de construire seulement environ 420 kilomètres de voies à haute vitesse dans un premier temps, mais d'utiliser le TGV sur un réseau totalisant environ 4,000 kilomètres. Elle a pris la décision qui s'accordait à sa situation. La Suède a pris une décision différente, dans un contexte différent.

M. Keyes: Ce que je trouve difficile, comme membre du comité des transports, c'est que c'est un peu comme le problème de la poule et de l'oeuf. Lequel a précédé l'autre? Nous devons choisir le meilleur corridor pour le Canada et ensuite la technologie qui convient. Est-ce que Transport 2000 nous dit que nous devons fournir aux Canadiens une voie spécialisée dans le corridor et la technologie qui va avec, ou que nous devons améliorer le réseau ferroviaire qui existe?

M. Jeanes: Je pense qu'il faut étudier les deux éléments. Si vous optez pour la construction d'une voie spécialisée entre Windsor et Québec, nous attendrons très longtemps avant d'avoir ce service et nous le paierons très cher. Il n'y a pas un seul pays ayant le TGV qui ait procédé de cette façon. Tous les pays...

M. Keyes: Donc Transport 2000 n'a pas déterminé qu'elle serait la meilleure solution pour...?

M. Evans: C'est très difficile de décider, lorsque nous ne savons pas combien d'argent sera consacré à ce projet. De combien parlons-nous au juste...?

M. Keyes: Je cherche des réponses, pas d'autres questions.

M. Jeanes: Je vais m'y prendre autrement pour répondre à votre question. D'après notre interprétation des conclusions du groupe de travail sur le train à grande vitesse entre l'Ontario et le Québec—et je sais que vous avez entendu M. Carmen et M. Bujold—ils ont exclu la technologie de la sustentation magnétique et la technologie diesel—les deux extrémités du spectre—et ils n'ont étudié qu'une autre possibilité, une voie ferrée électrifiée capable d'atteindre des vitesses de l'ordre de 300 kilomètres à l'heure.

[Texte]

Our reading of the findings was that they did not identify a single electrified technology as being the only possible solution. What it identified was that diesel technology should be ruled out for a forward-looking system for the core, and magnetic levitation technologies should be ruled out, but in the remaining alternative that was studied in that report and that feasibility study, there is still a fairly broad spectrum of particular technologies—tilt, no-tilt, totally dedicated track versus dedicated track with electrified extensions to other destinations, and, as in Britain, electrified track with diesel-hauled extensions to additional destinations. There are some options.

• 1050

Mr. Evans: And we're interested in intentions with respect to such things as service to intermediate communities, level of rates, frequency of trains, etc. All of this needs to be put into the equation, in our view.

Mr. Keyes: In your report I particularly liked your references to the fact that the regional areas outside the corridor must also be incorporated into any kind of an overall plan to serve the corridor with HSR. Can you be more specific on who you think should manage and operate an HSR? Should it be Via Rail, should it be a mix of government and private enterprise? Should it be government? Should it be private enterprise entirely?

Mr. Evans: You say manage—maybe the question is manage and/or fund, if you allow me to just change it in that way.

Mr. Keyes: Yes, you have to break it down.

Mr. Evans: Again, we don't necessarily have hard views at this stage. We are more interested in getting a product that's attractive to consumers at the end—affordable rates, attractive service, etc., etc. I think—and David, I'll let you correct me if I'm wrong—that basically up to now high-speed rail development has been handled largely by existing railway systems. They have moved on into high-speed rail as simply another good on the shelf.

We are a little bit nervous—from a management point of view, really, as opposed to a funding point of view—a little bit nervous, and this is not to say that it wouldn't work necessarily, in our view—but we're a bit wary of having a different group running, say, high-speed rail from the group that's running conventional rail in the country, particularly where the two should be integrated.

It's interesting that Amtrak in the United States has declared it is very interested in operating any of the high-speed rail services, such as Texas high-speed rail, that may come along in that country, the very high-speed rail services. Now whether they're going to be taken up on that offer is of course a separate question, but they've at least expressed that interest.

[Traduction]

D'après notre interprétation de leurs conclusions, ils n'ont pas présenté une technologie électrique en particulier comme étant la seule solution possible. On a conclu qu'il faudrait préférer à la technologie diesel un système de pointe pour l'élément central et que les techniques de sustentation magnétique devraient aussi être rejetées. Mais il y a toute une gamme d'autres possibilités qui sont mentionnées dans ce rapport et dans l'étude de faisabilité: les voitures inclinables ou non, les voies entièrement spécialisées contre les voies spécialisées avec prolongement électrifié pour les autres destinations et, comme en Grande-Bretagne, les voies électrifiées avec trains diesel pour les autres destinations. Les options sont nombreuses.

M. Evans: Nous nous intéressons aussi à ce que l'on compte faire en ce qui concerne notamment les services dans les collectivités intermédiaires, les tarifs, la fréquence des trains. Il faut penser à tous ces facteurs, selon nous.

M. Keyes: Dans votre rapport, vous avez souligné une chose qui m'a particulièrement plu: il faut intégrer les régions à l'extérieur du corridor dans le plan d'ensemble de toute LGV pour ce corridor. A votre sens, qui devrait administrer la LGV? Est-ce que ce devrait être VIA Rail, un organisme regroupant le gouvernement et l'entreprise privée, le gouvernement ou l'entreprise privée seulement?

M. Evans: Vous parlez d'administrer, mais il faudrait peut-être plutôt se demander qui devrait administrer et financer ce système, si je peux me permettre de modifier votre question ainsi.

M. Keyes: Oui, il faut penser à tous les aspects.

M. Evans: Encore une fois, nous n'avons pas de position ferme à ce sujet. Ce qui nous intéresse, c'est d'obtenir un système attrayant pour les consommateurs, qui dispense de bons services à des prix raisonnables, etc.. Je crois—et David me corrigera si je me trompe—que, jusqu'aujourd'hui, les progrès en matière de lignes à grande vitesse ont essentiellement été réalisés par les systèmes de chemins de fer existants. Les lignes à grande vitesse constituent un autre bien à offrir aux consommateurs.

En ce qui concerne l'administration par opposition au financement, nous craignons que différents groupes assurent le fonctionnement du système, ce qui ne signifie pas que ça ne fonctionnerait pas. Nous sommes inquiets à l'idée de voir un groupe administré les lignes à grande vitesse et un autre, les lignes classiques, particulièrement là où les deux devraient s'intégrer.

Il est intéressant de noter que, aux Etats-Unis, Amtrak a dit souhaiter participer à l'administration de toutes lignes à grande vitesse, telles que celle du Texas, qui pourraient être créées dans ce pays. Bien sûr, il reste à voir si on accepterait cette offre, mais, à tout le moins, Amtrak a exprimé son intérêt.

[Text]

Mr. Keyes: Travel in the corridor: does Transport 2000 believe an overall time savings—because time is what you're stressing for the customer, between Toronto and Montreal say—an overall time savings of between 20 and 30 minutes would warrant or justify the expenditure of much larger amounts of money to buy the technology or the infrastructure to achieve 300 kilometres an hour plus?

Mr. Jeanes: If I could answer that. . . In doing a cost-benefit analysis, limiting oneself to the Toronto-Montreal or Toronto-Ottawa travel market excludes a number of the benefits that have been looked at in France, for instance. If you look at the way the TGV technology is promoted in France, they show the map of the country and they show the time savings for every major city pair.

Now, we're not talking just about time savings for people travelling from Toronto to Montreal. We're also talking about time savings for people travelling from I think Hamilton to Montreal and from Trois-Rivières to Ottawa, or various other markets, some of which will be quite small but others of which may be very large. Who knows, for example, whether Kingston and Ottawa to Mirabel Airport might be a very significant traffic generator—where public transport is non-existent today.

So I think those benefits have to be looked at, also the economic benefits, the environmental benefits, but specifically with respect to time-saving you also have to look at the quality of the time, not just the total time. When one is travelling from city centre to city centre by rail on a two-and-a-half to three-hour trip, a business traveller has space to work, has uninterrupted time to work, can use his lap-top computer conveniently. In the Swedish trains they provide electric power outlets for the lap-top computers at each business seat and radio antennas for cellular phones at each seat. It's uninterrupted time.

• 1055

The corresponding air trip involves perhaps a limousine to the airport, a lot of walking and standing and waiting processing time, more waiting at the departure gate, a good deal of disruptive activity on the plane during take-off and landing that inhibits working, hurried eating, and in fact on the shorter corridor routes no eating for a lot of the flights. It's not the same.

For a business traveller who has the alternatives with comparable time, he will take the train anyway because of the convenience. That is happening between Washington and New York City today, and it is happening everywhere in Europe except to London, and when the Channel tunnel is open, it may happen to London, but probably even there the benefit will be limited because of the failure of the British government to invest on their side of the Channel.

The Chairman: Thank you, Mr. Keyes. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for coming before the committee and giving us the benefit of your knowledge and your thoughts.

[Translation]

M. Keyes: Pour ce qui est des déplacements dans le corridor, est-ce que Transport 2000 estime qu'une économie de temps—car c'est surtout cela qui compte pour les clients, entre Toronto et Montréal, par exemple—de 20 à 30 minutes justifierait les importants déboursés nécessaires pour la technologie ou l'infrastructure qui nous permettra d'atteindre 300 kilomètres à l'heure ou plus?

M. Jeanes: Si je peux me permettre de répondre. . . Lorsqu'on effectue une analyse des coûts—avantages et qu'on se limite au corridor Montréal-Toronto ou Montréal-Ottawa, on exclut bon nombre des avantages qui ont été étudiés en France, par exemple. Lorsqu'on examine la façon dont la technologie TGV est promue en France, on constate qu'on se sert d'une carte du pays pour indiquer les économies de temps entre toutes les grandes villes.

Ces économies de temps ne se limitent pas qu'à ceux qui voyagent entre Toronto et Montréal. Ceux qui se rendent de Hamilton à Montréal ou de Trois-Rivières à Ottawa, et d'autres, feront aussi des économies de temps qui seront assez grandes pour certains et plus petites pour d'autres. Ainsi, qui sait que ces lignes entre Kingston, Ottawa et l'aéroport de Mirabel ne seraient pas très populaires? Le transport public est nul à l'heure actuelle dans ces corridors.

Il faut donc tenir compte de ces avantages ainsi que des avantages économiques et environnementaux. En ce qui concerne plus précisément les économies de temps, il ne faut pas oublier la qualité du temps. L'homme d'affaires qui se rend d'un centre-ville à un autre par train en deux heures et demie ou trois heures a de l'espace pour travailler, peut travailler sans interruption et peut même utiliser son ordinateur portatif. Dans les trains suédois, chaque siège de la classe affaires comporte une prise électrique pour ordinateur portatif et chaque siège est doté d'une antenne radio pour téléphone cellulaire. Il s'agit donc de temps de travail sans interruption.

Pour faire ce même voyage en avion, il faudrait vraisemblablement prendre un taxi jusqu'à l'aéroport, marcher sur une assez longue distance, faire la queue et attendre pour s'enregistrer, attendre encore à la porte d'embarquement, et il y a beaucoup d'activités dans l'avion au moment de l'atterrissage et du décollage qui perturbent le travail, puis on doit manger à la course et, d'ailleurs, pour les vols courts, on ne sert même pas à manger. Ce n'est pas du tout la même chose.

Pour celui qui doit faire un voyage d'affaires et qui a ces deux options qui prennent à peu près le même temps, le train est beaucoup plus pratique. C'est ce qu'on voit entre Washington et New York aujourd'hui, de même que partout en Europe, sauf à Londres, mais peut-être qu'une fois que le tunnel de la Manche sera ouvert, cela se passera-t-il à Londres aussi. Mais dans cette ville les avantages resteront limités car le gouvernement britannique refuse de faire les investissements nécessaires pour son côté de la Manche.

Le président: Merci, monsieur Keyes. Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité pour nous transmettre vos connaissances et vos commentaires.

[Texte]

I want to start by complimenting you on the suggestion on page 4 about doing it right—in other words, building the traffic now, to develop the culture of train travel within the corridor to a greater degree than it is now. Certainly we saw in Europe that a number of the railroads have taken a number of steps to do that, one of which is everyone under the age of 12 travels for free. You develop the attitude within the children that you take the train, and when they grow up they make those kinds of decisions automatically.

The questions I want to raise come out of page 3 and your reactions to Mr. Keyes. You say on one hand that you haven't made up your mind about whether it should be a dedicated right of way or use the existing infrastructure, yet you also say that we have to continue in some way the existing services, the interconnects in terms of rail. One would assume that you would have to have some milk runs between communities, and that suggests that you want to have it both ways. Have you done some studies or looked at it to say that you can do both within the existing rights of way, albeit with some upgrading of tracks, within the existing track structure?

Mr. Jeanes: I think there are two arguments. One depends on what we can afford to spend. If we adopted a different approach, if we said we have to have high-speed rail, made that decision, and then asked what we could afford, we might come up with quite a different approach to this than if we asked what is the best in the world, we'll choose that, and then decided whether or not to do it.

So in the case of our existing infrastructure, we have very good infrastructure, which is shared with freight today, though I understand that CN and CP are looking at the possibility of rationalizing their freight traffic onto one route through much of central Canada.

We do have good quality track on many of the routes we're talking about. In some cases it's double track, Toronto-Montreal, or more than two tracks for parts of the way. In other places it's very good track but single track—for example, between Brockville and Ottawa.

Now, we have not maximized the benefit from those existing tracks. In fact, in January 1990 the Ottawa-Toronto morning train was slowed down by 25 minutes in order to make additional stops, which were necessary as a result of cutting out one of the other daytime frequencies.

VIA's trains today, since those cuts, are running full most of the time, are turning away most of the people who are trying to get cheaper seats by advanced booking, and are even fully booked for certain days of travel, such as in holiday periods, yet VIA is not able or permitted to add additional trains or additional cars to existing trains.

So that's the kind of strengthening we're talking about that's possible today—faster train service. VIA have done tests that show they can run a four-hour Toronto-Montreal service with existing technology. And in Britain, British Rail

[Traduction]

Je tiens d'abord à vous complimenter pour votre suggestion de la page 4 sur ce qui doit être fait, c'est-à-dire, augmenter la circulation par rail dès maintenant, promouvoir une culture du chemin de fer dans les corridors beaucoup plus qu'on ne le fait actuellement. En Europe, maintes compagnies de chemin de fer ont pris des mesures à cette fin; par exemple, les enfants de moins de 12 ans voyagent gratuitement. Si on encourage les enfants à prendre le train, ils seront enclins à continuer de le faire lorsqu'ils seront adultes.

Mes questions découlent de vos remarques à la page 3 et de vos réactions aux questions de M. Keyes. D'une part, vous dites que vous ne vous êtes pas prononcés quant à savoir s'il faudrait installer des voies spécialisées ou utiliser l'infrastructure existante; d'autre part, vous dites qu'il faut conserver les services existants pour assurer les correspondances. On peut donc présumer qu'il faudrait un service omnibus entre les localités, ce qui laisse croire que vous désirez les deux services. Avez-vous mené des études qui vous permettent de conclure que cela serait possible avec les voies existantes, même si elles devaient être améliorées?

M. Jeanes: Il y a deux arguments à ce sujet. Le premier dépend de ce que nous pouvons dépenser. Si nous abordons la question sous un autre angle, si nous nous disons qu'il nous faut une ligne à grande vitesse, que nous prenons la décision de la mettre en oeuvre et que nous nous demandons ensuite ce que nous pouvons nous payer, ce serait une approche tout à fait différente de la deuxième, selon laquelle on recherche ce qu'il y a de mieux au monde et, une fois qu'on l'a trouvé, on se demande si on peut l'adopter ou non.

Notre infrastructure actuelle, qui est très bonne, est partagée avec le transport des marchandises. Cependant, il semble que CN et CP envisagent la possibilité de rationaliser le transport des marchandises et de le concentrer sur une seule route pour presque tout le centre du Canada.

Il y a des voies de très bonne qualité sur maintes routes dont nous parlons. Dans certains cas, c'est une voie double, par exemple entre Toronto et Montréal, ou plus de deux voies sur certaines portions. Ailleurs, il s'agit d'une seule voie, mais d'excellente qualité, par exemple, entre Brockville et Ottawa.

Nous n'avons pas maximisé les avantages que comportent ces voies existantes. D'ailleurs, depuis 1990, le train du matin entre Ottawa et Toronto prend 25 minutes de plus pour faire des arrêts additionnels devenus nécessaires par suite de la réduction du service.

Depuis ces réductions, les trains de VIA sont presque toujours bondés; on doit refuser des billets moins chers aux gens qui essaient d'en obtenir en réservant à l'avance et il arrive même certains jours, pendant la période des Fêtes par exemple, que des trains soient entièrement réservés. Pourtant, VIA ne peut ajouter de trains ou de voitures.

Voilà le genre de mesures de renforcement dont nous parlons, qui sont possibles aujourd'hui et qui accéléreraient le service ferroviaire. Selon des tests faits par VIA, on pourrait assurer le service entre Toronto et Montréal en 4 heures

[Text]

has just run a 615-kilometre trip, a test trip, from London to Edinburgh on conventional track in 3 hours and 29 minutes. So there are substantial improvements that are possible with today's technology before the \$7 billion investment.

• 1100

However, even deciding to build a completely dedicated track doesn't rule out serving intermediate points. In Japan, the Shinkansen lines have stations at an average spacing of less than 40 kilometres. Two-thirds of those stations are served by only a couple of trains an hour and some of the stations were built with funding by local municipalities.

On the same two-track line, the fast trains that serve Tokyo and Nagoya-Osaka are speeding past those two trains an hour that stop at those intermediate stations. You can have it both ways. The demonstration of how to do it has been made there and with other scheduling techniques in Europe.

Mr. Angus: In terms of your comment to Mr. Keyes about who should operate, you said you haven't made up your mind yet. Is there not a danger that if VIA is not the operator—and let's set aside who pays, who builds and what have you—the rest of the rail passenger system in Canada, already deteriorated, will be in further danger even just from the point of view of the lack of cross-subsidization from what are the more lucrative runs for VIA now, which is the corridor? Secondly, would there be less likelihood of interconnect if you have two different operators?

Mr. Evans: My short answer to you is yes. We are concerned that if VIA is not... As I've tried to indicate, we're rather concerned about a different operator for high-speed rail and for the rest. I describe that in terms of how the two parts are going to work together. The point you've raised is very valid. What happens to the rest of the conventional train structure if you take away the centrepiece? That is certainly a concern.

Mr. Jeanes: Could I also add to that? As Bob mentioned, in every country that has built a high-speed rail system, the existing rail operator has been both the prime contractor and the operator of the service.

In Canada, we have a slightly different situation. There obviously has to be some kind of partnership. The knowledge on rail infrastructure, signaling systems, automatic train control and track maintenance is not today in VIA in any case. VIA doesn't bring everything to the table. What it does bring to the table is an essential part of the total project.

[Translation]

avec les techniques existantes. En Grande-Bretagne, British Rail vient de faire un voyage de 615 kilomètres entre Londres et Edinburg, sur des voies classiques, en 3 heures et 29 minutes. On pourrait donc apporter d'importantes améliorations avec les techniques dont nous disposons aujourd'hui, et ce, avant même d'investir 7 milliards de dollars.

Cependant, ce n'est pas parce qu'on décide de construire des voies spécialisées qu'on ne peut desservir les villes intermédiaires. Au Japon, les lignes Shinkansen ont des gares en moyenne tous les 40 kilomètres ou moins. Deux tiers de ces gares ne sont desservies que par un ou deux trains chaque heure et la construction de certaines de ces gares a été financée par les municipalités.

Sur cette ligne ferroviaire à deux voies, les trains rapides qui desservent Tokyo et Nagoya-Osaka dépassent à toute vitesse ces deux ou trois trains qui s'arrêtent chaque heure dans ces gares intermédiaires. On peut avoir les deux genres de trains, comme le prouve l'expérience japonaise ainsi que l'expérience européenne, avec d'autres techniques d'établissement d'horaires.

M. Angus: Revenons à la réponse que vous avez donnée à M. Keyes lorsqu'il vous a demandé qui devrait administrer ce système; vous avez dit ne pas avoir d'opinion précise à ce sujet. Si VIA n'assurait pas le fonctionnement du système ferroviaire à grande vitesse, et peu importe qui paye ou qui construit ce système, ne risquerait-on pas de voir le système de trains pour passagers au Canada se détériorer encore davantage puisqu'il n'y aurait pas d'interfinancement provenant des trains les plus lucratifs de VIA qui circulent dans ce corridor? Deuxièmement, avec une deuxième compagnie de chemins de fer, les possibilités d'interconnexion ne seraient-elles pas réduites?

M. Evans: Brièvement, je vous répondrai oui. Nous craignons que, si VIA n'est pas... Comme j'ai tenté de l'indiquer, l'idée que l'on crée une société pour la ligne à grande vitesse et qu'il y en ait une autre pour les autres lignes ferroviaires nous inquiète beaucoup. Je décris nos préoccupations là où j'explique comment les deux systèmes pourraient fonctionner de concert. Vous soulevez une question très pertinente. Qu'advient-il de la structure ferroviaire classique si on en supprime l'élément central? Ça nous préoccupe en effet.

M. Jeanes: Puis-je me permettre d'ajouter quelques mots? Comme le mentionnait Bob, dans tous les pays où il existe une ligne à grande vitesse, la société ferroviaire existante a été l'entrepreneur principal et gère le nouveau service.

Au Canada, la situation diffère quelque peu. Manifestement, il faudra une sorte de partenariat. VIA ne dispose pas actuellement de toutes les connaissances en matière d'infrastructures ferroviaires, de systèmes de signalisation, de contrôle automatique et d'entretien des voies. VIA ne peut apporter tous les éléments, mais apporte certainement une part essentielle du projet dans son ensemble.

[Texte]

Mr. Angus: Let me just follow up from there. Should someone other than VIA own and operate the infrastructure, such as CN or CP? A separate crown corporation might actually own and operate all the railbeds so that they're treated in the same way as highways, airports and ports are, in terms of federal funding and operation.

Mr. Evans: I guess our view is that it certainly could be. That's certainly a legitimate option. We're not necessarily at this stage in taking a hard position on that particular issue. For example, in the United States, some of the Amtrak trains run on Conrail trackage.

Mr. Angus: A final point is more of an observation. You made the comment about the belief, I guess, that CN and CP would merge their operations within the corridor or rationalize it within the one set. They certainly didn't say that to us when they appeared before us on Tuesday. They did indicate a willingness to work with each other if there needed to be some kind of relocation.

Mr. Jeanes: If I could comment on that, while I'm not aware of the testimony they gave to this committee, there were indications during the Ontario-Quebec high-speed rail hearings that the railways were interested in discussing some such possibilities. There are certain problems they see: potential incompatibility between double-stack container operations and overhead electrification, for example, in the short term. In the longer term, any new infrastructure they build I believe would be capable of electrification.

If you look at the underutilization of our rail infrastructure today, west from Montreal we have two high-speed, double-track rail lines, one going as far as Smiths Falls for CP and one going as far as Toronto and beyond for CN.

That infrastructure is underused. Yet, we're talking about both land acquisition and totally new infrastructure costs for a high-speed rail project. A good part of the \$7 billion or more money being talked about would be incurred because of not taking advantage of these existing resources, which are either public property or at least property entrusted to a railway for use for railway purposes.

Mr. Angus: That's a nice turn of phrase. Thank you, Mr. Chairman and gentlemen.

• 1105

Mr. Wilson: I'm curious about a couple of points you raised in your brief. First of all, I was fascinated by the reference to all of the other Group of Seven countries and several smaller nations. It was as if you were saying that, hey, if we're going to be macho and part of the group, we'd better have a high-speed rail operation. To me, Canada has conditions quite different from those of other countries. I can't imagine why the reference is in there. Do you feel that in order to be part of the Group of Seven, Canada should have high-speed rail? Is that part of the admission fee?

[Traduction]

M. Angus: Permettez-moi de faire suite à votre réponse. Croyez-vous que le CN ou le CP, par exemple, devrait être propriétaire et administrateur de cette infrastructure? Une société de la Couronne distincte pourrait être propriétaire et exploiter des chemins de fer, lesquels pourraient être considérés comme des autoroutes, des aéroports ou des ports aux fins de leur exploitation et de leur financement par le fédéral.

M. Evans: Selon nous, cela est certainement possible. C'est une option tout à fait légitime. Pour l'instant, nous n'adoptons pas de position ferme. Par exemple, aux États-Unis, certains trains d'Amtrak circulent sur des voies de Conrail.

M. Angus: Enfin, une observation. Vous avez dit que vous vous attendez à ce que le CN et le CP effectuent une fusion de leurs opérations dans le corridor ou une rationalisation des lignes sur une voie. Ce n'est pas ce que leurs porte-parole nous ont dit lorsqu'ils ont témoigné devant nous mardi. Ils ont dit être disposés à collaborer si une réinstallation quelconque devenait nécessaire.

M. Jeanes: Si je peux me permettre, je n'ai pas entendu le témoignage des représentants de ces sociétés devant ce comité, mais, pendant les audiences Ontario-Québec sur les trains à grande vitesse, ils ont indiqué être intéressés à discuter de cette possibilité. Ils envisagent cependant des problèmes à court terme: l'incompatibilité possible entre les wagons porte-conteneurs à deux niveaux et la canalisation électrique aérienne, par exemple. À long terme, toutes nouvelles infrastructures devraient pouvoir être électrifiées.

Par ailleurs, il faut constater la sous-utilisation actuelle de notre infrastructure ferroviaire; à l'ouest de Montréal, il y a deux lignes à grande vitesse à deux voies, la première appartenant au CP et allant jusqu'à Smiths Falls, et la deuxième, appartenant au CN, et se rendant jusqu'à Toronto et même plus loin.

Cette infrastructure est sous-utilisée. Pourtant, on parle d'acquérir des terres et de payer pour une infrastructure entièrement nouvelle pour ce projet de lignes à grande vitesse. Une bonne partie des coûts de 7 milliards dont on parle résulterait de la sous-exploitation des ressources existantes, lesquelles sont propriété publique ou, du moins, font partie de terres confiées à la société de chemins de fer aux fins du service ferroviaire.

M. Angus: Voilà qui est bien dit. Merci, monsieur le président et messieurs.

M. Wilson: Il y a un ou deux points que vous avez soulevés dans votre exposé qui m'intriguent. Tout d'abord, j'ai trouvé fascinante la référence à tous les autres pays du Groupe des sept et à plusieurs nations plus petites. On aurait dit que vous disiez, eh, si on veut être macho et faire partie du groupe, on a intérêt à avoir un système de train à grande vitesse. D'après moi, la situation du Canada est tout à fait différente de celle des autres pays. Je ne vois vraiment pas le bien-fondé de cette référence. Avez-vous le sentiment que, pour faire partie du Groupe des sept, le Canada devrait avoir un train à grande vitesse? Est-ce que cela fait partie du prix d'entrée?

[Text]

Mr. Evans: At a personal level, I wanted to make the point that a lot of other countries in the world are doing that. In this country, particularly if we continue to ignore our conventional train service, we risk having a surface transportation system that will have a maximum speed of that on the expressways for buses, 100 kilometres an hour.

Well, literally every developed country in the world—Taiwan is coming on now, Korea is coming on—is going to have 200-to 300-kilometre-per-hour surface transportation systems, with all the efficiency this connotes in terms of getting people around, getting business done, and so on. I think it's something we need to think about significantly.

They're dealing with the kinds of problems we're having at airports, for example, where you go out onto a damn runway and sit there forever because some stupid little plane going to London is sitting in front of you, or else we build another great big runway at enormous cost just for that little plane.

Mr. Wilson: With respect, you're moving off the point a bit. Frankly, that reference to McDonald's has not gone unnoticed. I think there's an excellent point to be made there. Some of us think the problem is not so much with the infrastructure as perhaps with the operation.

The point I want to make is that when you make reference to Taiwan, for example, and some of these other countries, the difference in terms of the population density, the road infrastructure, all of these things, is enormous.

In the countries in Europe, the roads are impossibly congested, there are pollution problems, and there are enormous populations. The catchment area, as they refer to it, is there. In this country, it seems to me that the only area capable of possibly sustaining high speed rail is the Montreal-Toronto-Ottawa triangle.

That gets me to another part of the paper, which I found contradictory and perhaps confusing. In one sense, you're saying that it's not something only for areas such as the triangle; yet, it's surely not possible beyond that area. As Mr. Angus says, how can it be both ways?

Mr. Evans: I would suggest that we certainly believe the whole Quebec-Windsor corridor can support high-speed rail. First of all, remember my definition of high-speed rail, 200 kilometres per hour or faster. There are a lot of various permutations and combinations of trains.

There is, for example, the X-2000, running in Sweden over an area of a lesser population density than we're looking at in the Quebec-Windsor corridor. There are lots of other examples of that.

When I said that high-speed rail would benefit all Canadians, I wasn't attempting to suggest that high speed rail would apply everywhere in Canada. You certainly do need a certain population base.

[Translation]

M. Evans: Je souhaitais faire remarquer, à titre personnel, que c'est ce que sont en train de faire de nombreux autres pays dans le monde. Dans ce pays, surtout si l'on continue à dédaigner notre service ferroviaire classique, nous risquons d'avoir un système de transport terrestre dont la vitesse maximale sera celle des cars sur les voies expresse, 100 kilomètres à l'heure.

Littéralement tous les pays industrialisés du monde—Taïwan s'y met, la Corée s'y met—vont avoir des systèmes de transport terrestre avec des vitesses de 200 ou 300 kilomètres à l'heure, avec toute l'efficacité que cela suppose pour ce qui est de transporter des gens d'un point à un autre, de faire des affaires, etc. Je pense que c'est une chose à laquelle nous devons réfléchir sérieusement.

Ils ont le même genre de problèmes que nous aux aéroports, par exemple, quand vous allez sur une maudite piste d'envol et que vous y passez une éternité parce qu'un stupide petit avion qui va à London est devant vous, la solution de rechange étant de construire une autre piste gigantesque à un prix exorbitant juste pour ce petit avion.

M. Wilson: Sauf votre respect, vous vous écarterez un peu de la question. Je vous certifie que votre référence à McDonald n'est pas passée inaperçue. Je pense qu'il y a un excellent argument à souligner ici. Certains d'entre nous pensent que le problème n'est pas tant l'infrastructure que, peut-être, l'opération.

Il me semble que lorsque vous faites référence à Taïwan, par exemple, et à d'autres de ces pays, il y a une différence énorme en termes de densité de la population, d'infrastructure routière, et de toutes ces choses.

Dans les pays d'Europe, les routes sont incroyablement embouteillées, il y a des problèmes de pollution, et les populations sont très importantes. C'est là qu'est le rayonnement, comme ils disent. Dans ce pays, il me semble que la seule région qui pourrait envisager les dépenses que représentent des lignes à grande vitesse est le triangle de Montréal-Toronto-Ottawa.

Ceci m'amène à une autre partie de l'étude, que j'ai trouvée contradictoire et pas très claire. Dans un sens, vous dites que ce n'est pas quelque chose à réserver à des régions comme le triangle; pourtant, ce n'est sûrement pas concevable ailleurs que dans cette région. Comme dit M. Angus, comment expliquez-vous ces contradictions?

M. Evans: Je dirais que nous sommes convaincus que tout le corridor Québec-Windsor est financièrement en mesure d'avoir des lignes à grande vitesse. Tout d'abord, souvenez-vous de ma définition des lignes à grande vitesse, au moins 200 kilomètres à l'heure. Il existe de nombreuses permutations ou combinaisons de trains différentes.

Il y a, par exemple, le X-2000 en Suède, dans une région dont la population est moins dense que celle du corridor Québec-Windsor. Il y a de nombreux autres exemples de ce type.

Lorsque j'ai dit que les lignes à grande vitesse profiteraient à tous les Canadiens, je ne voulais pas donner à entendre que l'on pouvait avoir des lignes à grande vitesse partout au Canada. Il faut bien sûr une certaine population.

[Texte]

Let me give you an example. When somebody from Regina, flying to Halifax, changes planes in Toronto, and that airport isn't as congested, and when he taxis out for his take-off to continue from Toronto on to Halifax, and there aren't 25 planes in front of him because there are good high-speed rail connections to and from that airport, he just suddenly drew a benefit. He's a person from Regina or wherever else in Canada.

We're creating, for reasons good, bad, and indifferent, one fundamental key air hub in this country, and that's Toronto. We have to look very seriously at how we support that air hub. One of the ways we are suggesting is by good rail service—in part, high-speed rail service to and from that facility. We are suggesting that is a very specific way in which high-speed rail benefits all Canadians.

• 1110

Mr. Jeanes: If you look at Japan, the Shinkansen bullet train system has 50 stations, 48 of which provide interchange to their old narrow gauge rail network. In France, as I mentioned, the TGV network covers many thousands of kilometres, even though the high-speed infrastructure covers only a few hundred kilometres. The same is true in most other areas. You have a network covering areas with population densities that are far lower than we think of when we look at big cities in Europe. The first 515 kilometres of high-speed rail in Japan covered Tokyo-Nagoya-Osaka. The next 1,000 kilometres of Shinkansen line went right into the boonies, to some very underpopulated areas. The lines that are approved and under construction now are serving areas of very low population density compared to our corridor.

Mr. Keyes: Thereby also distributing the population.

Mr. Jeanes: Yes, whereas in Canada the the growth of the population in Toronto is enormous, yet the growth of the population for Canada as a whole is fairly flat. If we had a different approach to transportation infrastructure, that could well be different. Business throughout France is flourishing, because businessmen can now get quickly to and from Paris. We have had that factor explained here in Ottawa to both regional and federal politicians and to civil servants by experts from the Île de France economic zone.

Mr. Wilson: You mentioned the map of France, the reduced times and so on that are made possible by the TGV. Again, I have trouble superimposing the map of France on that of Canada. The implication is that through high speed you can reduce the travel time from here to Vancouver from 54 hours to 52 hours or something of that nature. It doesn't add up.

Another thing that troubles me a little bit is the comparison that Mr. Jeanes made between business travel by train and that by airplane. Sitting at the comfortable desk, the limo that would be associated with the airline... How

[Traduction]

Permettez-moi de vous donner un exemple. Lorsque quelqu'un de Regina qui va en avion à Halifax change d'avion à Toronto, et que cet aéroport est moins encombré, et lorsqu'il roule au sol avant de décoller pour se rendre à Halifax, et qu'il n'y a pas 25 avions devant lui parce qu'il existe de bonnes correspondances avec les lignes à grande vitesse pour venir à cet aéroport et en repartir, c'est un avantage pour lui. Et c'est quelqu'un de Regina ou d'ailleurs au Canada.

Nous créons, pour des raisons qui sont bonnes ou mauvaises ou ni l'une ni l'autre, une plaque tournante aérienne essentielle et fondamentale dans ce pays et, c'est Toronto. Nous devons étudier très sérieusement le type de soutien que nous apportons à cette plaque tournante. L'une des choses que nous suggérons est un bon système ferroviaire—et, entre autres, un système de lignes à grande vitesse arrivant à cette installation et en repartant. Nous disons que c'est là l'une des façons dont tous les Canadiens pourront profiter de ces lignes à grande vitesse.

M. Jeanes: Si vous prenez le cas du Japon, le train surexpress de Shinkansen a un système de 50 gares, 48 d'entre elles ayant des correspondances avec leur ancien réseau de voies étroites. En France, comme je l'ai indiqué, le réseau du TGV couvre des milliers et des milliers de kilomètres, bien que l'infrastructure à grande vitesse ne recouvre que quelques centaines de kilomètres. Il en est de même presque partout ailleurs. Vous avez des réseaux qui recouvrent des régions dont la population est beaucoup moins dense que nous ne le penserions quand nous prenons l'exemple de grandes villes d'Europe. Au Japon, les premiers 515 kilomètres de lignes à grande vitesse couvraient la région Tokyo-Nagoya-Osaka. Les 1,000 kilomètres suivants des lignes Shinkansen portaient en pleine cambrousse, dans des régions très peu peuplées. Les lignes qui ont été approuvées et qui sont maintenant en cours de construction desservent des régions où la population est très peu dense si on la compare à notre corridor.

M. Keyes: Répartissant ainsi la population.

M. Jeanes: Oui, alors qu'au Canada, la croissance de la population de Toronto est phénoménale, la croissance de la population pour le Canada en général est quasiment nulle. Cela pourrait changer avec une approche différente de l'infrastructure du transport. Partout en France, le commerce est florissant, parce que les hommes d'affaires peuvent maintenant circuler rapidement entre Paris et la province. Des experts de la zone économique de l'Île de France sont venus ici à Ottawa expliquer ce facteur à des hommes politiques et à des fonctionnaires régionaux et fédéraux.

M. Wilson: Vous avez parlé de la carte de la France, de la réduction des temps de transport et de tout ce que le TGV a rendu possible. Encore une fois, j'ai du mal à superposer la carte de la France et celle du Canada. Cela suppose que, grâce aux lignes à grande vitesse, vous pouvez faire passer le temps de transport entre ici et Vancouver de 54 heures à 52 heures ou quelque chose comme cela. Cela n'a aucun sens.

Un autre point qui me dérange un peu est la comparaison que M. Jeanes a faite entre les voyages d'affaires en train et en avion. Être confortablement assis à un bureau, la limousine qui serait associée avec la compagnie

[Text]

would business people get from their homes to the railway station and from the railway station to their homes? Is this any different from getting from their homes to the airport? The comparisons always eliminate this aspect of the train trip, and it seems to me that the trips should be put on a fair basis. What we are talking about is door-to-door travel time. You will agree that that comparison has to be made.

Mr. Jeanes: I think the easiest answer to that is to say look at how business travellers, specifically in Toronto, Montreal, and Ottawa, get to work. Many of them travel to work by public transit, so why shouldn't they travel to their train station by public transit? We do have a public transit culture in Canada. Although there are people who will travel only by limousine, they are fortunately not the majority of the potential market for this service. In any case, as the airlines provide limousines for those very small number of passengers, the railways can do that too, if they want to go after that business in that way.

The other thing is that many of the existing rail lines use the concept of what is called a parkway or a suburban station. These stations have large parking areas that are convenient for people who do want to drive and don't want to take a car downtown.

Mr. Keyes: They are free.

Mr. Jeanes: Well, that is less the case, but there are parkway rail stations served by high-speed rail in a number of countries, in a number of examples. Unlike having the single airport for a metropolitan area, you can board high-speed trains even in subsidiary stations.

Mr. Evans: I wish to emphasize that second point, because I think it is very important. This is partly why I believe we have to have a high-speed rail network that simply isn't an airline without wings. One of the advantages of a rail service is the fact that in larger communities you can have several stations. In Toronto, on the west side you have Oakville; on the east side you have Guildwood. There are stations in the north, etc., as well as Toronto Union Station. While typically you have one airport in most Canadian cities, you can have three, four, or five suburban stations, and that makes sense.

• 1115

Mr. Wilson: I would be inclined to agree with you in that sense. I believe the problems of pollution and congestion and so on are associated with those metropolitan areas of Toronto and Montreal. If you can move people around at high speed within those places, whether it's underground, above the ground or whatever, that goes a long way towards eliminating the problems.

I see the problems associated with the automobile as being within a 20- or 30-mile radius of the heart of these cities. The in-between part, from Toronto to Montreal, or Toronto to Ottawa, is immaterial. The highways are adequate

[Translation]

aérienne... Mais comment les gens se rendent-ils de chez eux à la gare ou de la gare à chez eux? En quoi cela est-il différent de se rendre de chez eux à l'aéroport? On laisse toujours de côté cet aspect du voyage en train quand on fait des comparaisons et il me semble que cela fausse la comparaison. Nous parlons ici de temps de transport de porte à porte. Vous m'accorderez que cette comparaison doit être faite.

M. Jeanes: Je pense que la réponse la plus simple à cette question est de vous inviter à vous renseigner sur la façon dont les hommes d'affaires qui voyagent, en particulier à Toronto, à Montréal et à Ottawa, se rendent à leur travail. Un grand nombre d'entre eux utilisent des transports publics pour aller travailler, alors pourquoi n'en feraient-ils pas autant pour se rendre à leur gare? Les transports publics font partie de notre culture au Canada. Il y a aussi des gens qui ne voyagent qu'en limousine, ils ne constituent heureusement pas la majorité du marché accessible pour ce service. Quoi qu'il en soit, les compagnies aériennes ne fournissant des limousines que pour ce nombre infime de passagers, les chemins de fer pourraient en faire autant, s'ils souhaitaient s'emparer ainsi de ce marché.

Par ailleurs, de nombreuses lignes de chemin de fer existantes utilisent le concept de ce que l'on appelle une gare périphérique ou gare de banlieue. Ces gares ont de grandes aires de stationnement qui sont pratiques pour les gens qui ne veulent pas circuler en voiture, surtout en ville.

M. Keyes: Le stationnement y est gratuit.

M. Jeanes: De moins en moins, mais il y a des gares de banlieue desservies par des lignes à grande vitesse dans un certain nombre de pays, il y a un certain nombre d'exemples. Au lieu d'avoir un seul aéroport pour une région métropolitaine, on peut prendre des trains à grande vitesse même dans des gares secondaires.

M. Evans: J'aimerais insister sur ce deuxième point, parce que je pense qu'il est très important. C'est une des raisons pour lesquelles je pense qu'il nous faut un réseau de lignes à grande vitesse qui soit davantage qu'un avion sans ailes. L'un des avantages du service ferroviaire est le fait que dans les grandes communautés, vous pouvez avoir plusieurs gares. À Toronto, vous avez Oakville dans l'ouest; dans l'est, vous avez Guildwood. Il y a des gares au nord, etc., en plus de la gare centrale de Toronto. Alors qu'il n'y a en règle générale qu'un seul aéroport dans les villes canadiennes, on peut avoir trois, quatre ou même cinq gares de banlieue, et cela paraît plus logique.

M. Wilson: Je serais plutôt d'accord avec vous sur ce point. Je pense que ce sont pour les grandes métropoles comme Toronto et Montréal que l'on a des problèmes de pollution et d'encombrement. Si on arrive à transporter ces gens à grande vitesse à l'intérieur de ces métropoles, que ce soit sous terre, dans les airs, ou autrement, on a déjà éliminé une grande partie des problèmes.

Il me semble que les problèmes associés à l'automobile se situent dans un rayon de 20 ou 30 milles du cœur de ces villes. En dehors de ces zones, entre Toronto et Montréal ou entre Toronto et Ottawa, les problèmes sont négligeables.

[Texte]

and I don't really see it as a big problem. Perhaps the focus has to be within these metropolitan areas to try to solve the problem, as opposed to simply replacing the airlines with trains between these major corridor cities.

Mr. Evans: Let me suggest, if I may, that one of the problems is getting in and out of those major centres, not just the commuters, but the inter-city travellers. It's all very fine and you can whistle along highway 401 until you get within 20 or 30 miles of Toronto. Then if you pick the wrong hour—and I'm afraid that the wrong hour is getting frighteningly longer and longer—you can absolutely crawl in or crawl out.

Simplistically put, there are three types of arteries in and out of our major cities: automobile, rail and air. Two of those, auto and air, are seriously clogged. The one artery that is essentially under-utilized and, with improvements, has a fair bit of capacity for expansion is rail.

Mr. Wilson: Within those urban areas, if it were working successfully, it would certainly relieve the congestion.

Mr. Evans: But as I say, it also gets people in and out. You can travel nicely between A and B, but your point as to what happens at each end if we're looking locally is a very valid one. It could be very difficult.

Mr. Wilson: If you go a long way towards solving those inner-city problems, those urban problems, then you're making room for the inter-city traffic.

Mr. Atkinson: The case can certainly be made for high-speed rail. We've found that out in terms of the future and the social benefits and so on. I have a concern, though, that we have to look at the facts. Your statement on page 5 about airports is at variance with what the Ontario-Quebec study found, that we're still going to have to expand the facilities at Pearson because of the traffic to other areas. We should recognize that when we're making statements. A case can be made, but my point is that we can't overstate the matter. I'd like you to comment on that.

Mr. Evans: About 20% of the air traffic—I think that's the number—is within the corridor. That's also a fair bit of the traffic in the smaller airplanes, which is interesting, so it may contribute to more than 20% worth of airplanes landing and taking off. If you can provide that kind of relief, certainly you can delay, at the very least, the investment in the second Toronto airport or whatever. If you believe any of the projections I've ever seen out of Transport Canada, at some point in time, be it in the year 2020 or 2040, you're going to have to have a second airport in Toronto. If you can get some of that traffic—

[Traduction]

Les autoroutes sont satisfaisantes et je ne vois pas vraiment de gros problèmes. On devrait peut-être se concentrer sur ces zones métropolitaines pour essayer de résoudre le problème, au lieu de simplement remplacer les lignes aériennes par des trains entre ces grandes villes.

M. Evans: Permettez-moi de suggérer que l'un des problèmes est d'entrer et de sortir de ces grands centres, pas seulement les navetteurs, mais aussi les voyageurs allant d'une ville à l'autre. Tout va bien, vous circulez à bonne allure sur la 401 jusqu'à ce que vous arriviez à 20 ou 30 milles de Toronto. Si vous choisissez la mauvaise heure—et j'ai bien peur que la mauvaise heure devienne de plus en plus longue—you pouvez littéralement vous traîner pour entrer ou pour sortir.

En termes simplistes, il y a trois types d'artères pour entrer et sortir des grandes villes: l'automobile, le chemin de fer et les airs. Deux d'entre elles, l'automobile et les airs, sont sérieusement bouchées. La seule artère qui est sous-utilisée et qui, avec quelques améliorations, pourrait être pas mal développée, est le chemin de fer.

M. Wilson: À l'intérieur de ces zones urbaines, si ça marchait bien, cela réduirait certainement l'encombrement.

M. Evans: Mais comme je l'ai dit, cela permet aussi aux gens d'entrer et de sortir. C'est bien beau de voyager sans problèmes entre A et B, mais le point que vous avez soulevé en ce qui concerne ce qui se passe aux deux bouts à l'échelle locale, est tout à fait valable. Ça peut être très difficile.

M. Wilson: Si vous arrivez à améliorer considérablement la situation dans le centre-ville, dans la zone urbaine, vous pouvez alors accommoder la circulation interurbaine.

M. Atkinson: On peut certainement justifier des lignes à grande vitesse. Nous l'avons bien vu pour ce qui est de l'avenir et des avantages sociaux, etc. Je crains cependant que nous ne nous intéressions pas assez aux faits. Votre déclaration sur les aéroports à la page 5 est en désaccord avec les conclusions de l'étude du groupe de travail de l'Ontario et du Québec selon lesquelles nous aurons quand même besoin d'agrandir les installations de Pearson à cause de la circulation vers les autres régions. Nous ne devrions pas perdre cela de vue dans nos déclarations. Nous pouvons trouver des justifications pour une ligne à grande vitesse, mais nous ne devons pas négliger ce point. J'aimerais avoir votre avis sur la question.

M. Evans: Environ 20 p. 100 de la circulation aérienne—je pense que c'est le bon chiffre—est à l'intérieur de ce corridor. Il y a aussi pas mal de circulation dans des petits avions, ce qui est intéressant, et il est donc possible qu'il y ait plus de 20 p. 100 d'avions qui atterrissent et décollent. Si vous arrivez à améliorer la situation dans ces proportions, alors, il est évident que vous pouvez au moins repousser l'investissement dans un deuxième aéroport de Toronto ou autre. Si l'on emploie les prévisions de Transports Canada que j'ai pu voir, un jour ou l'autre, que ce soit en l'an 2020 ou 2040, il vous faudra un deuxième aéroport à Toronto. Si on peut prendre une partie. . .

[Text]

Mr. Atkinson: That's my point. The Ontario-Quebec study, Air Canada, and everybody have all said that you still have to expand Pearson. You're going to have to deal with that and expand the other airports, and I think we accept that. There's a case to be made for HSR, but let's not go beyond that, okay?

• 1120

Mr. Jeanes: Could I also add to the answer on that please, because I think it's important that we look at what other countries are doing.

France is building two HSR stations in its airports. That's happening today at Charles de Gaulle in Paris and at Lyon airport, big stations, which will take rail traffic to the rest of the country. Germany is running its inter-city express service, or at least they're building the infrastructure to run it through Frankfurt airport, so that they will be able to continue their Lufthansa Airline policy of transferring domestic traffic to rail, including trains operated by Lufthansa or regular German rail trains with passengers using ordinary rail tickets.

Mr. Atkinson: Nobody's arguing with you on that point.

Mr. Jeanes: But those are seen as benefits for high-speed rail because they eliminate short-haul flights under 600 kilometres, which have a lot of negative disbenefits for the economy.

Mr. Atkinson: Okay. I don't agree with the last statement. I agree with what you're saying about Europe. This is my point. Let's just look at the facts. You're going to have trouble getting a right of way into Pearson for a high-speed rail.

Mr. Jeanes: We don't believe that.

Mr. Atkinson: You see, that's the point.

Mr. Jeanes: I'm sorry. There is a rail line touching the northern boundary of the airport. There have been alignments studied in the past that could take rail through that airport. Such an argument has not in the past been used to preclude putting in new highways. Highway 409 was built to get into Toronto International Airport.

Mr. Atkinson: My only point is there's a case to be made for HSR, but let's not overstate it. Okay? The other thing is in terms—

Mr. Angus: [Inaudible—Editor].

Mr. Atkinson: No, I don't disagree with them. We've got studies and so on that disagree with it. That's my point. Let's get to the source.

In regard to price, I agree with you that it shouldn't be an airline without wings. That's very true. One of the things we found in Sweden was that on the Stockholm-to-Goteborg line they had taken about 75% of the air traffic. Just in talking with the Swedish air officials, there was an offhand comment made, but it's pretty accurate: Why don't you raise your prices? They said they will once they capture the entire market. In France, on the Paris-to-Lyon run, they're going

[Translation]

M. Atkinson: C'est ce que je veux dire. L'étude de l'Ontario et du Québec, Air Canada, tout le monde a dit qu'il faudrait quand même agrandir Pearson. Il faudra faire cela, et agrandir les autres aéroports, et je pense que nous acceptons cette idée. On peut justifier le LGV, mais n'allons pas plus loin, d'accord?

M. Jeanes: Puis-je aussi ajouter autre chose à ce sujet, parce que je pense qu'il est important que nous nous penchions sur ce que font les autres pays.

La France est en train de construire deux gares de LGV dans ses aéroports. La construction a commencé à Charles de Gaulle à Paris et à l'aéroport de Lyon, deux grandes gares, qui relieront ces aéroports par chemins de fer au reste du pays. En Allemagne, le service express interurbain passe par l'aéroport de Francfort, ou, tout au moins, on est en train de mettre en place l'infrastructure pour qu'il y passe, afin de pouvoir pousser plus loin la politique de la Lufthansa Airline qui consiste à prévoir pour les passagers voyageant à l'intérieur du pays des correspondances avec des trains, y compris des trains opérés par la Lufthansa ou des trains allemands ordinaires où les passagers utilisent des billets de train ordinaires.

M. Atkinson: Personne ne vous contredit sur ce point.

M. Jeanes: Mais on considère cela comme un avantage pour les lignes à grande vitesse parce qu'on élimine les vols à courte distance de moins de 600 kilomètres, vols ayant beaucoup d'inconvénients pour l'économie.

M. Atkinson: Bien. Je ne suis pas d'accord avec votre dernier point. Je suis d'accord avec ce que vous dites sur l'Europe. C'est ce que je veux dire. Voyons un peu l'effet. Vous allez avoir des difficultés à obtenir une emprise pour une ligne à grande vitesse se rendant à Pearson.

M. Jeanes: Nous ne sommes pas de cet avis.

M. Atkinson: Vous voyez, c'est ce que je vous dis.

M. Jeanes: Je suis désolé, il y a une voie de chemins de fer qui touche la frontière nord de l'aéroport. On a étudié dans le passé des alignements qui pourraient faire passer le chemin de fer par cet aéroport. Un tel argument n'a jamais été utilisé pour exclure la construction de nouvelles routes. La route 409 a été construite pour aller à l'aéroport international de Toronto.

M. Atkinson: Tout ce que je veux dire, c'est que l'on peut trouver des arguments en faveur du LGV, mais n'exagérons pas. D'accord? L'autre chose, en termes...

M. Angus: [Inaudible—Éditeur].

M. Atkinson: Non, ce n'est pas que je ne sois pas d'accord. Nous avons des études, etc. qui n'arrivent pas à cette conclusion. C'est ce que je veux dire. Remontons à la source.

Pour ce qui est du prix, je partage votre opinion que cela ne devrait pas être un avion sans ailes. C'est tout à fait vrai. L'une des choses que nous avons apprises en Suède est que, sur la ligne Stockholm-Goteborg, on s'est emparé d'environ 75 p. 100 de la circulation aérienne. Lors d'une conversation avec les représentants de la compagnie aérienne suédoise, quelqu'un a dit en passant, mais c'était assez juste : pourquoi n'augmentez-vous pas vos prix? Ils ont dit qu'ils allaient le

[Texte]

after 100% of the market. They've got almost 90% now, I think. They are going after that last 10% or 15%.

Mr. Keyes: Let's not overstate it; they've got 75%.

Mr. Atkinson: No, they've got a little more than that. The obvious thing is that price is going to go up. How do we deal with that situation in the corridor?

Mr. Jeanes: Have we dealt with that situation with airline deregulation? We had low fares before deregulation of the airlines, and now the fares have gone up. Such things happen in a market where one technology proves to be the better solution for transportation. You may see changes like that in future. But we're not arguing from that point of view, we're arguing which is the best solution for Canadian travellers?

Mr. Atkinson: Best solution in your terms, not. . . Now you said it was to be market-driven.

Mr. Jeanes: Yes.

Mr. Atkinson: Okay. In all likelihood, you're going to end up with one technology, which is fine, the HSR. But you're going to get to that point where the fares are comparable to what they would be with an airline, an airline without wings.

Mr. Jeanes: But that hasn't happened yet. You're saying facts, but we haven't seen that happen yet. You're predicting that it will happen when they've got 100% of the market, but it hasn't happened yet.

Mr. Atkinson: Okay. I was interested in your point about VIA, and I think it's valid that this cannot be dealt with in isolation from the rest of the system. If we're going to do this, VIA has to be involved. I would think—and I'd like your comment on this—the cross-subsidization if we did provide the capital costs, then I think you have to look at the rest of the system as well, in terms of that being the real driving force to upgrade the rest of the system. You would agree with that statement?

Mr. Evans: What you're saying is that a VIA-operated corridor service might well generate funding that can cross-subsidize services elsewhere in the country?

Mr. Atkinson: Yes.

Mr. Evans: If that's appropriate in the public interest, yes, obviously we would.

Mr. Atkinson: I guess the other thing that concerned me was the idea that we have the high-speed service plus we stop at each intermediate point.

Mr. Evans: No, no. We have expresses and locals.

• 1125

Mr. Atkinson: Yes, that's right, which is going to add substantially to the cost. It is also going to encourage the intermediate points. One of the real political problems is going to be the people who want the stops intermediately,

[Traduction]

faire lorsqu'ils se seraient emparés du marché dans sa totalité. En France, sur le tronçon Paris-Lyon, ils veulent 100 p. 100 du marché. Et ils ont presque 90 p. 100 maintenant, je pense. Ils essaient maintenant d'avoir les 10 ou 15 p. 100 restants.

M. Keyes: N'exagérons pas; ils en ont 75 p. 100.

M. Atkinson: Non, ils en ont un peu plus que ça. Ce qui est évident, c'est que le prix va augmenter. Comment réglons-nous cette question dans le corridor?

M. Jeanes: Avons-nous réglé la question en ce qui concerne la déréglementation du transport aérien? Avant la déréglementation du transport aérien, les places ne coûtaient pas cher, et maintenant elles ont augmenté. Ce genre de chose arrive dans un marché où une technologie de transport s'avère être la meilleure solution. L'avenir nous réserve peut être d'autres changements comme celui-ci. Mais ce n'est pas là la question, la question est de savoir quelle est la meilleure solution pour les voyageurs canadiens.

M. Atkinson: La meilleure solution selon vos critères, pas. . . Bien, vous avez dit que c'était axé sur le marché.

M. Jeanes: Oui.

M. Atkinson: D'accord. Selon toute vraisemblance, vous allez vous retrouver avec une technologie, le LGV, et c'est bien. Mais, vous arrivez au stade où les places coûteront le même prix que pour un avion, un avion sans ailes.

M. Jeanes: Mais cela ne s'est pas encore produit. Vous parlez des faits, mais nous n'avons pas encore vu cela. Vous prédisiez que cela se produira lorsqu'ils auront 100 p. 100 du marché, mais ça ne s'est pas encore produit.

M. Atkinson: D'accord. J'ai trouvé intéressant ce que vous avez dit sur VIA, je pense qu'il est vrai que nous ne pouvons traiter ces questions sans prendre en compte le reste du système. Si vous voulez un LGV, il faut que VIA participe au projet. Il me semble—et j'aimerais votre avis là-dessus—l'interfinancement, si nous fournissons les coûts au capital, alors je pense qu'il faut que vous teniez aussi compte du reste du système, que cela constitue un véritable moteur pour l'amélioration du reste du système. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Evans: Ce que vous êtes en train de dire, c'est qu'un service opéré par VIA dans le corridor pourrait générer les fonds nécessaires pour interfinancer les services ailleurs dans le pays?

M. Atkinson: Oui.

M. Evans: Si cela est d'intérêt public, oui, bien sûr que nous le ferions.

M. Atkinson: L'autre chose qui me préoccupe, c'est que nous avons un service à grande vitesse et qu'en plus nous nous arrêtons à tous les points intermédiaires.

M. Evans: Non, non. Nous avons les express et des omnibus.

M. Atkinson: Oui, c'est exact, ce qui augmentera considérablement le coût. Cela encouragera aussi les points intermédiaires. L'un des problèmes politiques réels sera celui des gens qui voudront les arrêts intermédiaires, ce qui va à

[Text]

which would stop the idea of a high-speed train, plus the extension beyond the corridor that people are going to demand. As you stated, they found that in the European countries. It is interesting, in the European countries they've done a cost analysis, like SNCR. Then they go to the government and say fine, if you want that line, we're not going to make any operating profit or it's going to be very minimal, so you are going to have to pay for it.

The demand is going to be there for the outlying areas as well with the high-speed train. It will push the costs up significantly if a government can't resist that pressure, plus the intermediate points. We've got that difficulty as well.

Mr. Evans: I would think that if you have a high-speed service, say starting between Montreal and Toronto, and you have good conventional links at the other ends, you're going to see substantially increased traffic, which in fact is going to end up in a much more efficient conventional train service in the corridor.

Mr. Atkinson: I hope you're right. I would like to see it just be conventional train service, but I think the demand is going to be there for high-speed service. I think they've found that. . .

Mr. Evans: Again, a point we're trying to make is that there are permutations and combinations of what that can mean in terms of investment in infrastructure, what you do, how fast you go, and so on. David made a point earlier that I would like to reiterate. We think that maybe what is really required is a commitment to go to high-speed rail first and then an analysis of what kind of high-speed rail, at what point in time, and in what area is called for, so that you get into some sort of incremental development, building traffic in a way that relates to investment and return as you go along.

Mr. Atkinson: It would have to be set high enough so that it would be an objective decision that is made in each case. I hope you people will come back in 20 or 30 years and say that's the case and anything beyond that is not economical.

Mr. Evans: I hope 20 or 30 years from now we'll be a long way beyond where we are now.

The Chairman: Thank you, gentlemen. We appreciate your presence here this morning. Your comments have been noted. We look forward to the conclusion of the report. You certainly have been helpful. Thank you.

The committee will move in camera for a few moments.

[Proceedings continue in camera]

[Translation]

l'encontre d'un train à grande vitesse, plus l'extension au-delà du corridor que les gens demanderont. Comme vous l'avez indiqué, c'est ce qu'ils ont découvert dans les pays européens. C'est intéressant, dans les pays européens, ils ont fait une analyse des coûts, comme la SNCR. Ils disent ensuite au gouvernement, très bien, nous n'allons faire aucun profit d'exploitation ou des profits minimaux, alors, si vous voulez cette ligne, il va falloir que vous la payiez.

Il va aussi y avoir une demande pour une ligne à grande vitesse dans les régions éloignées. Cela montera considérablement les coûts si le gouvernement ne peut résister à ces pressions, sans oublier les points intermédiaires. Nous avons aussi cette difficulté.

M. Evans: Il me semble que si vous avez un service à grande vitesse, disons pour commencer entre Montréal et Toronto, et si vous avez un bon réseau de voies de communication conventionnelles aux autres bouts, vous allez avoir une circulation considérablement plus importante, ce qui donnera en fait un service ferroviaire conventionnel beaucoup plus efficace dans le corridor.

M. Atkinson: J'espère que vous avez raison. Ce que j'aimerais voir, c'est simplement un service ferroviaire conventionnel, mais je pense qu'il y aura une demande pour un service à grande vitesse. Je pense que c'est ce qu'ils ont découvert. . .

M. Evans: Encore une fois, ce sur quoi nous voulons insister, c'est qu'il existe diverses permutations et combinaisons de ce que cela peut signifier en termes d'investissement dans une infrastructure, de ce que vous faites, à quelle vitesse vous le faites, etc. David a exposé un argument, il y a un moment, que j'aimerais reprendre. Je pense que ce qu'il faudrait peut-être, c'est d'abord un engagement à avoir une ligne à grande vitesse et, ensuite, une analyse du type de ligne à grande vitesse, du moment et de la région où il sera nécessaire, afin d'avoir une réalisation progressive, une augmentation de la circulation en rapport avec l'investissement et les revenus aux diverses étapes.

M. Atkinson: Il faudrait qu'il soit fixé assez haut pour qu'une décision objective soit prise pour chaque cas. J'espère que vous reviendrez dans 20 ou 30 ans et direz que c'est le cas et que cela coûterait trop cher d'en faire plus.

M. Evans: J'espère que dans 20 ou 30 ans nous serons bien plus avancés que maintenant.

Le président: Merci, messieurs. Votre présence ici ce matin a été appréciée. Nous avons pris note de vos commentaires. Nous sommes pressés que ce rapport soit terminé. Votre aide a été précieuse. Merci.

Le comité se réunira à huis clos pour quelques instants.

[Les délibérations se poursuivent à huis clos]

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force:

Robert C. Carman, Co-Chairman;

Rémi Bujold, Co-Chairman.

From Transport 2000:

Bob Evans, President;

David Jeanes, Member, National Board of Directors.

TÉMOINS

Du Groupe de travail, Train rapide, Ontario-Québec:

Robert C. Carman, co-président;

Rémi Bujold, co-président.

De Transport 2000:

Bob Evans, président;

David Jeanes, membre, conseil d'administration national.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 9

Fascicule n° 9

Tuesday, December 3, 1991

Le mardi 3 décembre 1991

Thursday, December 5, 1991

Le jeudi 5 décembre 1991

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, consideration of high speed rail issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et du mandat adopté par le Comité le 17 septembre dernier, considération des questions relatives aux trains à haute vitesse

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 3, 1991

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 536, South Block, the Acting Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson and Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Association of Consulting Engineers of Canada (ACEC): R. Wayne Bowes, Chairman and Chief Executive Officer, ACEC; Pierre A.H. Franche, President and Chief Operating Officer, ACEC; Anthony W. Burgess, Director of Communications and Policy Development, ACEC.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider high speed rail issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1.*)

R. Wayne Bowes made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 4:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, DECEMBER 5, 1991

(15)

The Standing Committee on Transport met at 10:00 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, Presiding.

Members of the Committee Present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Bombardier Inc.: Pierre MacDonald, Vice President, Transportation Equipment Group, TGV Project; Jules Pleau, Director, TGV Project. *From ABB (Asea Brown Boveri Inc.):* Peter Janson, President and Chief Executive Officer; Zelko Lendich, General Manager, Transportation Segment.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider high speed rail issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1.*)

Pierre MacDonald made a statement and, with the other witness, answered questions.

On motion of Denis Pronovost, it was agreed,—That the Committee pay for this day's working lunch.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 DÉCEMBRE 1991

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 536 de l'édifice du Sud, sous la présidence de Ken Atkinson, (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, et Stan Keyes.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association des ingénieurs-conseils du Canada (AICC): R. Wayne Bowes, président du conseil et chef de la direction, AICC; Pierre A. H. Franche, président et chef de l'exploitation, AICC; Anthony W. Burgess, directeur des communications et des politiques, AICC.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

R Wayne Bowes fait un exposé, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

À 16 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 DÉCEMBRE 1991

(15)

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 heures dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett(*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Bombardier Inc.: Pierre MacDonald, vice-président, Groupe du matériel de transports, Projet TGV; Jules Pleau, directeur, Projet TGV. *De ABB (Asea Brown Boveri Inc.):* Peter Janson, président et directeur général; Zelko Lendich, directeur général, Transports.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

Pierre MacDonald fait un exposé, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

Sur la motion de Denis Pronovost, il est convenu,—Que le Comité paie pour le dîner de travail d'aujourd'hui.

Peter Janson made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera*.

It was agreed,—“That David Cuthbertson’s contract, as Consultant to the Committee, be extended to March 31, 1992 at the same terms and conditions as those set out in his current contract”.

At 1:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Peter Janson fait un exposé, puis répond aux questions avec l'autre témoin.

À 13 h 05, le Comité poursuit la séance à huis clos.

Il est convenu,—“Que le contrat de David Cuthbertson en tant que consultant du Comité soit prolongé jusqu'au 31 mars 1992, aux mêmes conditions que dans son contrat actuel”.

À 13 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, December 3, 1991

• 1539

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I call the meeting to order.

Our reference is to high-speed train issues. We have before us the Association of Consulting Engineers of Canada. We welcome you, gentlemen.

I understand we have with us Mr. R. Wayne Bowes, Chairman and Chief Executive Officer; Mr. Pierre A. H. Franche, President and Chief Operating Officer; and Anthony W. Burgess. We apologize for the delay in starting. We certainly look forward to your presentation.

• 1540

Mr. R. Wayne Bowes (Chairman and Chief Executive Officer, Association of Consulting Engineers of Canada): Thank you, Mr. Chairman. We appreciate the opportunity to present some of our views to you.

We apologize for two typographical errors in the brief. We have presented previous reports to the joint task force on this same subject. In addition, we have worked very quickly to put this together and to update it. We had very short notice of these hearings, so we appreciate the opportunity to come. After I present our opening statement, we will be pleased to answer any questions that members may have.

The Association of Consulting Engineers of Canada is federally recognized as representing Canada's consulting engineering profession. The association represents some 900 independent Canadian owned and managed consulting engineering firms, which employ a total of about 30,000 employees. Canada's consulting engineers generate a total of \$4.5 billion per year in business volume, of which about 15% is derived from exports.

The association believes that a real potential exists for the application of high-speed rail technology to our most densely populated region. As an industry that would be closely involved in terms of its specialized engineering and environmental expertise, we have focused on 14 areas of concern that we commend for consideration by this committee. We recognize funding as the prime concern of proponents and governments alike.

We advocate that a high-speed rail system should be funded largely from the private sector. We acknowledge the necessity for some limited government involvement at the outset, but see this taking such forms as asset transfers, interest-free loans, the purchase of preferred shares or other forms of financing that permit later reimbursement. Funding should be based on a phased approach to system development, which depends on the results of the feasibility

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 3 décembre 1991

Le président suppléant (M. Atkinson): Je déclare la séance ouverte.

Notre mandat porte sur les questions relatives aux trains à haute vitesse et nous avons pour témoin aujourd'hui l'Association des ingénieurs-conseils du Canada. Nous vous souhaitons la bienvenue, messieurs.

Nous avons avec nous M. R. Wayne Bowes, président du conseil et chef de la direction de l'AICC, M. Pierre A. H. Franche, président et chef de l'exploitation, et M. Anthony W. Burgess. Nous ouvrons la séance avec retard et nous nous en excusons. Vous avez maintenant la parole.

M. R. Wayne Bowes (président et chef de la direction, Association des ingénieurs-conseils du Canada): Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes heureux de l'occasion qui nous est donnée de vous exposer nos vues.

Ce n'est pas le premier rapport sur ce sujet que nous présentons au groupe d'étude conjoint. Nous nous excusons pour les erreurs typographiques qui y figurent, mais nous n'avons été avertis que très récemment de cette séance, et nous avons dû faire vite pour préparer ce rapport et le mettre à jour. Nous vous remercions de nous avoir demandé de comparaître. Je serais heureux, après vous avoir lu notre exposé, de répondre aux questions que vous voudriez bien nous poser.

L'Association des ingénieurs-conseils du Canada est considérée, au plan fédéral, comme la représentante des ingénieurs-conseils du Canada. L'Association regroupe environ 900 cabinets d'ingénieurs-conseils indépendants canadiens, qui emploient un total d'environ 30,000 employés. La profession a un chiffre d'affaires annuel total de 4,5 milliards de dollars, dont environ 15 p. 100 proviennent des exportations.

L'Association considère que les trains à haute vitesse sont la technologie de l'avenir pour les zones les plus peuplées de notre pays. Notre secteur sera certainement appelé à participer étroitement à l'évolution de cette technologie, compte tenu de ses connaissances en matière de techniques et d'environnement, et c'est pourquoi nous avons déterminé 14 points que nous voudrions porter à l'attention du comité. Pour les promoteurs comme pour le gouvernement, la question de financement est primordiale.

Un réseau ferroviaire devrait, à notre avis, être financé dans une grande mesure par le secteur privé. Le gouvernement devrait certes, dans une certaine mesure, y participer au début, mais cette participation devrait se faire sous la forme de transferts d'actifs, de prêts sans intérêts, d'achats d'actions privilégiées et autres formes de financement permettant des remboursements ultérieurs. Le financement devrait se faire par étape, selon l'évolution du

[Text]

study. Cost-benefit analysis should take into account a wide range of potential economic, job creation, environmental and social benefits that would accrue to Canada.

The committee will doubtless be aware of the methodologies employed in Europe and elsewhere in assessing the viability of high-speed rail. We view high-speed rail as being environmentally friendly when compared with existing modes, and we support a comprehensive but expeditious review process. We have identified preferred route options that can connect Mirabel airport, multi-modal feeder services, and principal population centres, wherever possible using abandoned or existing rights of way.

We support a comprehensive feasibility study and the development of environmental assessment and funding packages, subject to an overall planning schedule, before any final decision is made. We emphasize the necessity for the operator of a high-speed rail system to be market driven.

The safety aspects of this new technology require ample provision in the planning process for public information programs. We emphasize the need to incorporate North American design standards—imposed by the Association of American Railroads—into a high-speed rail system with a view to high-speed rail as requiring a dedicated, separate right of way. A high-speed rail system should be integrated with the air, highway and other rail modes, and it can relieve pressure on the Toronto-Ottawa-Montreal air service.

We have identified potential traffic patterns, and we recognize the real potential that exists for long-distance commuting, as has occurred in France. All the experience gained to date in Europe and Japan supports our contention that high-speed rail systems are inherently very safe. We believe the economic multiplier effect in terms of creating new manufacturing employment and export opportunities is considerable. We view high-speed rail as a stimulus to commercial and office development.

A privately owned high-speed rail system should operate without subsidies and be free to manage its operations subject to a necessary minimum of regulations concerned principally with safety matters. We see high-speed rail as a potentially unifying force that can do much to bring the Canadian people together. It is an imaginative concept and represents an energy efficient transportation alternative that increasingly is being recognized by nations as they plan for the 21st century.

Thank you very much.

• 1545

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, Mr. Bowes. We will start the questioning, and I am sure there will be lots of questions with Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): You are sure of that, Mr. Chairman.

[Translation]

projet, et en fonction des résultats de l'étude de faisabilité. L'analyse coûts avantages devrait prendre en compte les avantages de toutes sortes que pourrait en retirer le Canada, qu'il s'agisse de création d'emplois ou d'avantages économiques, écologiques et sociaux.

Nous n'avons certainement rien à apprendre au comité sur les méthodes employées en Europe et ailleurs pour évaluer la viabilité des trains à haute vitesse. Comparés aux modes de transport actuels, ces trains sont environnementalement sains, et nous sommes en faveur d'un processus d'évaluation global, mais rapide. Nous avons envisagé divers tracés pour relier le réseau à l'aéroport de Mirabel et aux principales agglomérations ainsi que des services d'apport combinés qui utiliseraient, dans la mesure du possible, des voies ferroviaires existantes ou abandonnées.

Nous sommes en faveur d'une étude de faisabilité globale, d'une évaluation de l'environnement et d'un financement par étape, sous réserve d'un échéancier de planification d'ensemble, et ce, avant toute décision définitive. Il nous paraît essentiel de laisser le marché régir le fonctionnement d'un système de trains à haute vitesse.

Des programmes d'information du public sur la sécurité de cette nouvelle technique s'imposent au stade de la planification. Il importe d'incorporer dans un tel système les normes de conception de l'Amérique du Nord—imposées par l'Association of American Railroads—compte tenu du fait que ces trains exigent une emprise séparée. Ce réseau ferroviaire à haute vitesse doit être intégré avec les autres modes de transport, aéroports et autoroutes, et il permettra de décongestionner les services aériens Toronto-Ottawa-Montréal.

Nous avons repéré des courants de trafic potentiels et établi la possibilité réelle, comme cela se fait en France, de longs déplacements quotidiens. Toute l'expérience accumulée à ce jour en Europe et au Japon nous conforte dans notre confiance dans la sécurité de ce système ferroviaire. Les effets multiplicateurs, tant pour la création d'emplois industriels que pour les possibilités d'exportation, nous paraissent considérables. Les trains à haute vitesse permettent également de donner une nouvelle impulsion à l'expansion des commerces et des bureaux.

Un système ferroviaire de trains à haute vitesse qui appartiendrait à des intérêts privés devrait fonctionner sans subventions ni entraves, sous réserve d'un minimum de règles portant essentiellement sur des questions de sécurité. Ce système pourrait avoir un dynamisme propre à unifier le peuple canadien. C'est un concept original, qui représente une solution de rechange à haut rendement énergétique, solution de plus en plus envisagée par les nations à l'aube du XXI^e siècle.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Le président suppléant (M. Atkinson): Je vous remercie, monsieur Bowes. Nous allons passer aux questions, qui seront certainement nombreuses. Vous avez la parole, monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Vous pouvez en être sûr, monsieur le président.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): With your knowledge of this issue and that of Mr. Angus, I'm sure of it.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): There might even be some that you will like.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Good afternoon, gentlemen. Welcome to our committee and thank you very much for your comprehensive report, even though you were given such short notice. We appreciate the work you have done and the views you have expressed to the committee. Of course, with your views come a few questions. Maybe we can begin with page three of your report under "Funding Arrangements". I found it interesting that you state in the first paragraph and the second sentence that public sector involvement in the financing arrangements should not exceed 33.3% of the total cost. Can you tell me how you arrived at that figure?

Mr. Pierre A.H. Franche (President and Chief Operating Officer, Association of Consulting Engineers of Canada): First of all, I am sure members of the committee—at least some of you—recall that I used to be president of Via Rail. We did at that time do some work and study on this aspect of it. It was a rough approximation in those days. Because of the very long construction period and all of the interest during construction that would make it difficult, that would represent about 33%. Call it 30%, call it 35%, but it's roughly 33%. It would probably be with a one-third interest-free loan type of funding at the beginning.

At that time we figured that the enterprise, based on a pre-feasibility study, would probably be viable. It's always subject finally, in our own recommendations, to having a good feasibility study done. It is the purpose of the hearings of this committee and the Quebec-Ontario task force recommendation that a feasibility study has to be done, and then that will either be justified or demolished at that time. I cannot guarantee anything at this stage based on that study, but that has been our appreciation of it.

Mr. Keyes: Would you not agree that if it was demonstrated that the public sector, although we have evidence to the contrary, was willing to gather the funding necessary and achieve, with the co-operation of other railways operating in the country, a self-financed, profitable high-speed rail system...? Why only limit the private sector to 33%?

Mr. Bowes: Limit it? It is the other way around.

Mr. Keyes: No, but you are saying that private sector—

A Voice: Public sector.

Mr. Keyes: I am sorry. I meant public sector involvement in the financing should not exceed 33%. But as we have learned in Europe, the government takes up the big chunk of trying to proceed with a high-speed rail system in order to make it work, unfortunately.

I am sorry, but I am getting my privates and my publics mixed up here. How unlike me, but it happens sometimes.

A Voice: And on the record, too.

Mr. Keyes: Yes.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Atkinson): Avec vos connaissances en la matière, et celles de M. Angus, je n'en doute pas.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Il y en aura peut-être même qui auront l'heur de vous plaire.

M. Keyes: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et vous remercie de ce rapport détaillé, malgré le court préavis qui vous a été donné. Vous avez fait un excellent travail, et le comité est heureux d'entendre ce que vous pensez de ce sujet. Vos vues soulèvent naturellement certaines questions, et je commencerai par les dispositions de financement, qui figurent à la page 3 de votre rapport. Vous demandez, à la deuxième phrase du premier paragraphe, que la participation du secteur public au financement ne dépasse pas 33,3 p. 100 du coût total. Pouvez-vous me dire comment vous êtes arrivé à ce pourcentage?

M. Pierre A.H. Franche (président et chef de l'exploitation, Association des ingénieurs-conseils du Canada): Les membres du comité, ou tout au moins certains d'entre eux, se souviendront que j'ai été président de VIA Rail. Pendant mon mandat, nous nous sommes penchés sur cette question mais à l'époque on ne pouvait se livrer qu'à des supputations. La construction d'un tel réseau prendrait beaucoup de temps et avec les intérêts qui s'accumuleraient, cette participation représenterait environ 33 p. 100 ou se situerait, disons, dans une fourchette de 30 à 35 p. 100. Au commencement, il faudrait probablement un prêt, dont un tiers ne porterait pas d'intérêt.

D'après l'étude préliminaire, ce projet nous paraissait viable mais tout dépendait, d'après nos propres recommandations, d'une bonne étude de faisabilité. C'est également la recommandation du groupe d'étude Québec-Ontario, et l'objectif des audiences de ce comité, et cette étude de faisabilité confirmera ou infirmera la viabilité du projet. À ce stade, je ne peux m'engager plus avant, mais c'est ainsi que nous voyons la situation.

M. Keyes: S'il était prouvé que le secteur public était disposé à réunir les fonds nécessaires—ce qui n'est nullement le cas, d'après ce que nous savons—pour mettre en place, avec la collaboration des autres compagnies de chemin de fer du pays, un système ferroviaire de trains à haute vitesse, autofinancé et rentable...? Pourquoi limiter le secteur privé à 33 p. 100?

M. Bowes: Le limiter? Ce serait plutôt l'inverse.

M. Keyes: Non, mais vous dites que le secteur privé...

Une voix: Le secteur public.

M. Keyes: Excusez-moi, je voulais dire que la participation du secteur public au financement ne devrait pas dépasser 33 p. 100. Et si nous tirons la leçon de l'Europe, c'est malheureusement le gouvernement qui s'attribue la part du lion en mettant sur pied un système viable de trains à haute vitesse.

Excusez-moi, je confonds ici public et privé, ce qui n'est pas mon habitude. Cela arrive pourtant parfois.

Une voix: Et, en plus, ce sera consigné au procès-verbal.

M. Keyes: Oui.

[Text]

What if the government saw fit that this kind of a system, for other than cold monetary realities, was to proceed for quality of life, the environment and taking away things like the automobile as a mode of transportation for reasons of the environment? What if the government saw fit to help finance a project that would eventually become a profitable system? Why limit yourself to 33.3%? Is there a danger? Do you see a danger there?

Mr. Franche: I think what we are looking at is somehow that the enterprise itself would be run by the private sector. I think that is one of the recommendations of our report. Whether the government wants to put more money into it, I am sure that on the private sector side they would probably welcome it, depending on what conditions were attached to such a thing. But you are quite right. There are other considerations. You have listed a few.

You could add, for example, that if it delayed for 10 or 15 years the building of an extra runway at Pearson, then that is part of the economic benefit. That is part of the reason you can look at these things and say there is a justification for the public sector to put in some funds.

• 1550

We suggest something like an interest-free loan. If they want to do it by some other way at this stage, that's quite open. But generally, we're looking for a financial structuring that will ensure that it is a private-sector operation.

Mr. Keyes: Your experience and this report tell us that you lean towards a 300-kilometre-an-hour or faster high-speed rail system. You talk a lot about dedicated track.

In your minds, is there any room at all for an HSR system that travels at slower speeds on existing but upgraded infrastructure? Was that discussed by you, or is this not a concern?

Mr. Franche: I think you can look at it, but it depends on what's the slower speed. You're finally getting yourself into the time that you depart a city and the time you arrive at the other city. If the type of equipment on certain types of curved banks. . . while others don't bank, maybe you'll gain a bit of time.

These are the things that will have to be assessed. I think it's time of departure to time of arrival that's important, and the reliability of service.

If you say that it's on existing tracks that are upgraded, then, yes, as long as it's clear that you won't run those trains on the same tracks as freights. . . Experience shows that in this country, with the heavy freight we have on our tracks, that should not occur. From a safety point of view, I certainly would not recommend that to the committee.

[Translation]

Mais si le gouvernement, se détachant des considérations purement financières, approuvait ce système en raison de l'amélioration de la qualité de vie, de l'environnement et d'une utilisation moindre de l'automobile comme moyen de transport? Si, pour ces raisons, le gouvernement jugeait bon d'aider au financement d'un projet qui deviendra rentable? Pourquoi vous limiter à 33,3 p. 100. Y voyez-vous un danger?

M. Franche: L'une des recommandations de notre rapport, c'est que l'entreprise soit exploitée par le secteur privé. Si le gouvernement désire alors y investir plus d'argent, je suis sûr que le secteur privé l'accepterait, si les conditions lui paraissent favorables. Mais vous avez raison, il existe d'autres considérations, dont vous avez énoncé un certain nombre.

Ainsi, si ce projet devait retarder de 10 ou de 15 ans la construction d'une nouvelle piste d'atterrissage à Pearson, ce serait un autre avantage économique et une autre raison, pour le secteur public, d'y investir des fonds.

Nous proposons un prêt sans intérêt, et s'il veut participer, à ce stade, sous une autre forme, nous sommes disposés à en discuter. Mais d'une façon générale, nous voudrions que la structuration financière fasse de ce projet une entreprise du secteur privé.

M. Keyes: En vous fondant sur votre expérience, vous nous dites dans ce rapport, que vous penchez pour un système ferroviaire où serait atteint une vitesse de 300 kilomètres à l'heure ou plus. Vous parlez en outre longuement de voies ferrées spécialisées.

Est-ce que vous envisagez la possibilité d'un système de TGV qui rouleraient à une vitesse inférieure sur des rails existants mais améliorés? Est-ce une option possible, ou n'entre-t-elle pas en ligne de compte?

M. Franche: C'est une option à examiner, mais cela dépend de ce que vous appelez vitesse inférieure. Ce qui compte, c'est le temps entre le départ d'une ville et l'arrivée dans l'autre. Si le matériel sur certaines rampes qui font une courbe . . . ce qui n'est pas le cas pour d'autres, peut-être vous gagnez un peu de temps.

C'est ce genre de question qu'il faudra évaluer. Ce qui compte, c'est le temps qui s'écoule entre le départ et l'arrivée, et la fiabilité du service.

Si vous parlez d'un réaménagement des rails existants, c'est possible, à condition qu'il soit dit clairement que ces trains ne pourront pas circuler sur les mêmes rails que les trains de marchandises. . . L'expérience a prouvé qu'au Canada, avec les lourds trains de marchandises qui circulent, ce n'est pas possible pour la sécurité, et je ne le recommanderais certainement pas au comité.

[Texte]

If you run it on abandoned tracks that you upgrade, then you are into a cost of how much upgrading versus the speed you're operating at versus another type of operation, which is a full upgrade. I think the feasibility study will have to ascertain which one is best. Is it 275 kilometres an hour versus 300? What's the cost? What's your time between one city and the other?

Mr. Keyes: So you haven't ruled out an ABB versus a Bombardier system.

Mr. Franche: When at first they spoke of the ABB system on the same tracks, I ruled it out completely. My association ruled it out for safety reasons and also for track maintenance and the construction type of a track. You don't build the same type of track for freight as you build for high speed. In this business, 250 kilometres is still high speed.

Beyond that, you're again into your time factor. The other thing liable to happen is that while this is going on, other developments have been occurring with the ICE and the other types of trains that do operate now at 300. Maybe at some stage we will say that the decision is between one type of equipment that is at 300, another one that is 325, or another one that is 280. Where is it at? Maybe by that time the ABB Sprinter will either be replaced or be able to operate at a bit higher speed.

We don't say that it's one train from that point of view, but we do say that you have to get very close to 300 kilometres an hour. You may wish to look at what will be the potential for even increasing speed beyond that, 10 years afterward.

Would that train be able to run at 325 kilometres an hour, or would the 275-per-hour be able to run at 300 kilometres, depending on certain improvements? Those are the types of assessment needed in the feasibility study.

Mr. Keyes: In your report, under point 2.2, you say:

High speed rail service could also result in some lessening of the pressure on the existing highway system with consequent reductions in the escalating costs of highway maintenance and construction.

How do you propose to do that? How do you propose to take people off the highways, out of their cars, and onto HSR?

Mr. Franche: I think what will lead to that will be time travelling between one city and the other, reliability, and frequency of service. Experience elsewhere has shown that there is what we in the business call "induced traffic", where traffic not there before will suddenly occur because of a good marketing program.

[Traduction]

Si vous faites circuler le train sur des voies abandonnées que vous réaménagez, il faut évaluer combien il vous en coûterait et quelle vitesse vous obtiendriez, et comparer cette option avec une modification totale de la voie ferrée. Les réponses se trouveront dans l'étude de faisabilité. Parviendrez-vous à une vitesse de 275 kilomètres à l'heure dans un cas, et de 300 dans l'autre? Que vous en coûtera-t-il? Combien de temps faudra-t-il pour aller d'une ville à l'autre?

M. Keyes: Vous n'avez donc pas exclu le système ABB et donné votre préférence au système Bombardier.

M. Franche: Au début, quand il a été question d'un système ABB sur les mêmes rails, j'ai jugé, de même que mon association, que c'était inacceptable pour raisons de sécurité, mais également à cause de l'entretien des rails et du genre de rails. Des rails prévus pour des trains de marchandises ne peuvent servir pour un train à grande vitesse, et 250 kilomètres, c'est encore une vitesse élevée.

Mais à part cela, vous vous retrouvez avec le facteur temps. N'oubliez pas non plus qu'entre-temps, la technologie évolue pour les trains ICE et les autres types de train qui atteignent maintenant des vitesses de 300 kilomètres/heure. À un certain moment, nous devons peut-être décider entre du matériel qui permet la circulation à 300 kilomètres/heure, du matériel où on peut atteindre 325 kilomètres/heure ou du matériel qui ne nous permet de circuler qu'à 280 kilomètres/heure. Peut-être qu'à ce moment-là, le Sprinter d'ABB aura été remplacé ou pourra atteindre une vitesse légèrement supérieure.

Nous ne décidons pas uniquement de ce point de vue, mais ce que nous pouvons affirmer, c'est que la vitesse ne doit pas être de beaucoup inférieure à 300 kilomètres/heure. Il faudrait même envisager, à plus long terme, quelle vitesse on pourrait atteindre d'ici 10 ans.

Ce train serait-il capable de circuler à 325 kilomètres/heure, ou celui qui roule à 275 kilomètres/heure serait-il capable, avec certaines améliorations, d'atteindre 300 kilomètres à l'heure? C'est le genre de réponse qu'il faudra attendre d'une étude de faisabilité.

M. Keyes: Dans votre rapport, au point 2.2, vous dites:

Le train à haute vitesse pourrait également permettre de décongestionner les autoroutes existantes, réduisant ainsi les coûts sans cesse croissant de construction et d'entretien des autoroutes.

Comment envisagez-vous cela? Comment procéderiez-vous pour détourner les gens de l'autoroute, pour les amener à prendre le train au lieu de prendre leur voiture?

M. Franche: Le facteur clé, ce sera le temps passé à aller d'une ville à l'autre, la fiabilité et la fréquence du service. L'expérience d'autres pays nous montre que c'est ce qu'on appelle «la production de trafic», à savoir la création, grâce à un bon programme de commercialisation, d'un trafic jusque-là inexistant.

[Text]

[Translation]

• 1555

If Ottawa is an hour, say, from Montreal, those living around the station could almost become commuters to go to work in Montreal or those in Montreal to come to work in Ottawa. An hour nowadays or in ten years from now will be very little time. That is the type of traffic that is not there at the moment.

Si Ottawa et Montréal sont à une heure de train l'une de l'autre, les gens qui vivent près des gares peuvent presque habiter une ville et faire la navette pour aller travailler dans l'autre. Une heure ne représente pas grand-chose aujourd'hui, ne représentera pas grand-chose dans dix ans. C'est le genre de circulation qui est impossible actuellement.

Also it will relieve, I think, the pressure on the highways. I am one of those chaps who travels regularly between Ottawa and Montreal because I work in Ottawa and my family is in Montreal. That traffic is heavy on that road, there is no question about it—between that and the trucks that are travelling. So from a safety point of view that is another factor.

C'est également une façon de réduire la circulation routière. Je suis l'un de ceux qui voyagent régulièrement entre Ottawa et Montréal parce que je travaille à Ottawa et que ma famille est à Montréal. Il y a beaucoup trop de camions sur cette route. L'aspect sécurité entre donc également en jeu.

For those of us who have had to go to Toronto, I can say when you come into Toronto it is very nice up to Bowmanville, but after that, every time I have been out there, you have a traffic plug; it plugs up solid.

Ceux qui doivent se rendre régulièrement à Toronto savent également que jusqu'à Bowmanville, la circulation n'est pas trop dense, mais après, il y a toujours un bouchon.

Mr. Keyes: As engineers have you studied the different systems, different technologies?

M. Keyes: En tant qu'ingénieur, avez-vous étudié les divers systèmes, les diverses technologies?

Mr. Franche: I think from our committee point of view, we have members on the committee who are involved, who are knowledgeable about some of the differences. We did not go into an extensive. . . Obviously, we are an association with about eight employees, and on permanent staff as professionals there is only Tony Burgess and myself.

M. Franche: Nous avons au sein de notre comité des gens capables de saisir la différence entre les diverses options. Nous ne nous sommes cependant pas livrés. . . Notre association n'a que huit employés environ, et Tony Burgess et moi sommes les deux professionnels qui y travaillent à plein temps.

Mr. Keyes: Has there been any discussion among yourselves on conditions, specifically the harshness of our winter compared to that of some of the European cities, in relation to the capability of the different systems, be it TGV or ABB or ICEm on how they perform in winter weather, given the nature of our weather here in Canada, where you can have a storm kick up and. . .

M. Keyes: Avez-vous discuté entre vous de la valeur des divers systèmes, qu'il s'agisse du TGV, de l'ABB ou de l'ICE, dans des conditions hivernales comme celles que nous connaissons ici au Canada, où une tempête de neige peut survenir à tout moment. . .

One representative says that is not a problem; the train goes out earlier than the schedule begins and it clears off the track and away we go. But as we well know, here, and especially between Toronto and Montreal, you can clear the track and 20 minutes later have a 4-foot drift sitting on the track. Has your association looked at that at all?

Notre représentant estime qu'il n'y a pas de problèmes à ce niveau; il y a un premier train qui précède le train à grande vitesse et qui dégage la voie. Cependant, comme nous le savons très bien, entre Toronto et Montréal en particulier, un train peut dégager la voie, et 20 minutes plus tard, il peut y avoir un banc de neige de quatre pieds sur cette même voie. Votre association s'est-elle penchée sur cette question?

Mr. Franche: Well, not in detail. I would just say that drifts and so on will depend on certain types of design. Nowadays one knows how to design. It doesn't mean there are no drifts; there are still drifts.

M. Franche: Pas en détail. Je rappelle cependant que c'est une question de conception. Aujourd'hui, les ingénieurs savent concevoir des voies qui ne se prêtent pas à la formation de bancs de neige. Il y en a encore, mais moins.

When there is one of these huge storms, we may have problems still today, but so do the airplanes, so do the roads, so does everybody else. I think it has been established over the years that the traditional conventional rail system in a storm is the most reliable way of travelling. I know because when we had a storm, boy, our trains were full. The planes couldn't go, the cars wouldn't move, the buses wouldn't move, but the train would move. It might be late, but it moved.

En cas d'énormes tempêtes de neige, nous pouvons encore avoir des problèmes, mais le secteur aérien, le secteur routier et les autres secteurs également. Il est cependant reconnu que le système de transport le plus sûr lors d'une tempête est le système ferroviaire traditionnel. La preuve, lorsqu'il y a une tempête, nos trains se remplissent. Les avions, les autos, les autobus sont bloqués, mais pas les trains. Ils sont peut-être en retard, mais ils avancent.

Mr. Keyes: I have done it myself between Toronto and Ottawa on many occasions.

M. Keyes: J'ai pris le train souvent moi-même entre Toronto et Ottawa.

Mr. Angus: Having taken six hours to get through Pearson because Ottawa was closed today, I sure wished there had been a high-speed rail link from Pearson to Ottawa this morning.

M. Angus: Après avoir passé six heures à Pearson parce qu'Ottawa était fermé aujourd'hui, j'aurais bien aimé qu'il y ait une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Pearson et Ottawa.

[Texte]

Gentlemen, thank you very much for coming before us with a fairly detailed brief that raises a number of questions but also provides some solutions and some answers to some of the nagging questions we have had. I want you to turn to page 4, paragraph 2.1. You say:

Similar benefits are attainable in Canada in terms of deferred provision of additional runways at Pearson International Airport, possible construction of a second major airport for Toronto at Pickering,

—etc. We have pursued this question with Air Canada when they were before us, with CN, I think perhaps even with VIA, as well as with Transport 2000. Transport 2000 took the same point of view as you are taking, although they went a little farther to suggest it might, as opposed to deferring additional runway capacity, eliminate the need for it at Pearson.

Air Canada and the task force suggested the proposed expansion for Pearson was still necessary, that at the most 20% of the traffic going into Pearson is corridor traffic, so that would be the maximum that would be diverted, although you point out elsewhere some of the possible shifts between Ottawa and Mirabel for international flights. Do you want to elaborate a little bit more on your assessment of the relationship between high-speed rail and the long-term needs for additional runway capacity at Pearson?

• 1600

Mr. Franche: I would like to comment that, first of all, if the result of this would permit you to lob off 20% or 15% of your present departures and arrivals at Pearson, it would go a long way to resolving the present overcapacity problem, congestion. Now, downstream, as our nation develops—and let us hope that it carries on and it does develop—it will again require a capacity. So I am not saying it will cancel the need for another airport runway, but maybe it will delay it 15 years, maybe 20 years, and that has to be assessed in there. That is one element.

I am sorry, I have lost track of your question.

Mr. Angus: Currently they are proposing three runways at Pearson. Based on the comments you have just made, are you suggesting that all three might not be needed for 15 years? Let us face it, we are not going to have high-speed rail in place tomorrow.

Mr. Franche: No.

Mr. Angus: Nor are we going to have runways in place tomorrow.

Mr. Franche: That is right.

Mr. Angus: There is a long time line involved in both projects. But now that we know they are probably going to make some kind of decision two years from now, once the feasibility study is done, at the very least, should we not hold up final approval on any construction until we know whether we are going to go with high-speed rail? Then, if we are, should we re-evaluate it at that point, or do we have to go ahead and build some runway capacity now?

[Traduction]

Messieurs, merci beaucoup de nous avoir présenté ce mémoire très détaillé qui soulève beaucoup de questions mais qui également propose un certain nombre de solutions à nos problèmes. Je vous renvoie à votre paragraphe 2.1, page 4. Vous dites ceci:

Des avantages semblables pourraient exister pour le Canada, en ce sens qu'on pourrait reporter la construction de pistes supplémentaires à l'aéroport international Pearson, la construction possible d'un deuxième aéroport important pour Toronto à Pickering. . .

Nous avons posé la question aux représentants d'Air Canada, de CN, de VIA et même de Transport 2000 lorsqu'ils ont comparu devant nous. Les gens de Transport 2000 ont fait valoir le même argument que vous, allant même jusqu'à dire qu'un tel système, au lieu de simplement retarder la construction de pistes supplémentaires, pourrait en éliminer la nécessité complètement à Pearson.

Air Canada et le groupe de travail ont pour leur part fait valoir que l'agrandissement de Pearson serait quand même nécessaire du fait que 20 p. 100 tout au plus de la clientèle utilisant Pearson vient du corridor et pourrait être attirée par le système; vous soulevez un point supplémentaire en ce qui vous concerne lorsque vous parlez des rajustements possibles entre Ottawa et Mirabel au niveau des vols internationaux. Pourriez-vous expliquer davantage votre point de vue en ce qui concerne le rapport entre la création d'un système de trains à grande vitesse et la nécessité à long terme de construire de nouvelles pistes à Pearson?

M. Franche: Eh bien, la création d'un tel système permettrait de réduire de 20 ou 15 p. 100 le nombre de départs et d'arrivées à Pearson, le problème de surcapacité et de congestion à cet endroit serait déjà en voie d'être résolu. À plus long terme, au fur et à mesure que notre pays se développera—espérons qu'il continuera de le faire—il faudra de nouveau accroître la capacité à Pearson. Donc, la mise sur pied du système ne supprimera pas la nécessité de construire d'autres pistes mais la retardera de 15 ou 20 ans. C'est tout ce que nous disons dans notre mémoire.

Je m'excuse, j'ai oublié l'autre élément de votre question.

M. Angus: Il est actuellement question de trois pistes à Pearson. Vous voulez dire que les trois ne seraient pas nécessaires avant 15 ans? Vous pensez bien qu'un train à grande vitesse ne deviendra pas une réalité du jour au lendemain.

M. Franche: Non.

M. Angus: Nous ne pourrions pas construire trois pistes non plus du jour au lendemain.

M. Franche: C'est juste.

M. Angus: Dans un cas comme dans l'autre, les délais de réalisation seront fort longs. Nous savons qu'une décision quelconque sera probablement prise dans deux ans, une fois l'étude de faisabilité terminée; à tout le moins, ne devrions-nous pas retarder l'approbation finale de la construction jusqu'à ce que nous soyons mieux fixés au sujet d'un train à grande vitesse? Faudra-t-il revoir la situation à la lumière de cette possibilité ou devons-nous procéder tout de suite à la construction des nouvelles pistes?

[Text]

Mr. Franche: I have not seen the studies of Transport Canada for the justification for three runways. So I cannot answer that. I can tell you that it will take seven to ten years to build this. The question is, do you still need one runway between now and year ten operating, or year seven or year six? I do not know. It is up to those in the Department of Transport and the feasibility area to assess it. I think that would be an element.

You also have to assess another factor. How long will it take you, with the environmental review processes of today in our society, to get this new runway approved, from an environmental point of view, compared to a railway system? A railway is a lot more environmentally friendly than runways. I saw an article, just in the last 48 hours or so, about the runways at Pearson. One guy says there is one plane landing every minute. He says, never mind that they are going to be silent. I can tell you from the noise what type of plane it is. I think you might have seen that in *The Globe and Mail*.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Franche: This gives you an idea. I do not think you would have as acute an opposition to high-speed rail, especially along the lines of abandoned rights of way and so forth. It is very silent. It is not obtrusive. It is not polluting and so forth, compared to a runway. I live close to Dorval and I can see them from my windows. They are still noisy.

Mr. Angus: I live near the runway at Thunder Bay too, so—

Mr. Franche: They effect your television, too, when they go by.

Mr. Angus: I think we have to recognize that we are talking about different people and everything is relative. Somebody who lives along a right of way in Kingston couldn't care less about the person who lives near the runway at Pearson. They will have their own perceptions. It is not as easy, as they are finding out in France right now.

Mr. Bowes: I would like to add a little bit to that, Mr. Chairman. Point 2.1 raised the issue of deferring the provisions. That was primarily generated because the speed factor is really what is determining people's choice of mode. If people are on the air sector, they are there because of some requirement. It is most likely that the high-speed rail core ridership will come from those people who place a high value on time and therefore would be diverted from that air sector market. I think some of the previous studies have shown that. That is the context in which this possible benefit was shown.

I think Pierre also raised a few other points with respect to why, as society's sensitivity to environment and energy and all these other factors comes along, perhaps there will be consideration of another form of transport. High-speed rail might be appropriate or just as appropriate as you are faced with building up the air sector.

[Translation]

M. Franche: Je n'ai pas vu les études de Transports Canada qui justifient la construction des trois pistes. Je ne suis donc pas en mesure de répondre à votre question. Je peux cependant vous dire qu'il faudra de 7 à 10 ans pour la réalisation de ces pistes. En réalité, la question est donc la suivante: une nouvelle piste sera-t-elle toujours nécessaire d'ici 10 ans, d'ici 7 ou 6 ans? Je ne sais pas. Il appartient aux gens du ministère des Transports et à ceux qui s'occupent de l'étude de faisabilité d'en décider. Je pense simplement que la question du délai entre en jeu.

Dans le contexte social actuel, il ne faut pas perdre de vue non plus le délai nécessaire pour faire approuver la construction de la nouvelle piste, de préférence à un système ferroviaire, dans le cadre des processus d'examen environnemental. Un chemin de fer nuit beaucoup moins à l'environnement qu'une piste d'atterrissage. J'ai lu un article, hier ou avant-hier, au sujet des pistes à Pearson. L'auteur y indiquait qu'un avion atterrissait chaque minute. Peu importait les mesures de réduction du bruit. D'après le bruit, il pouvait dire de quel type d'appareil il s'agissait. Vous avez dû vous-même voir l'article dans le *Globe and Mail*.

M. Angus: Oui.

M. Franche: Vous avez ainsi une idée de l'ampleur du problème. Je ne pense pas qu'il se pose avec autant d'acuité pour un train à grande vitesse, surtout si celui-ci utilise des voies abandonnées par exemple. Il peut être très silencieux. Il ne gêne pas. Il ne pollue pas, comparativement à une piste d'atterrissage. Je vis près de Dorval et je vois les avions décoller et atterrir par la fenêtre. Ils sont encore très bruyants.

M. Angus: Je vis près de l'aéroport à Thunder Bay pour ma part, et...

M. Franche: Ils ont même des effets sur la réception des signaux de télévision.

M. Angus: Nous devons quand même voir que les gens sont différents et que les situations sont différentes selon qu'il s'agit des avions ou des trains. Quelqu'un qui vit près de la voie à Kingston ne peut pas avoir tellement de sympathie pour une autre personne qui habite non loin de Pearson. Chacun voit les choses à sa manière. Le problème n'est pas si simple, comme on commence à s'en apercevoir en France actuellement.

M. Bowes: Je voudrais ajouter un point à ce sujet, monsieur le président. Le paragraphe 2.1 parle d'un report tout simplement. Le fait est que c'est la vitesse qui détermine le choix des gens actuellement. Si les gens préfèrent l'avion, c'est pour une raison. La principale clientèle d'un train à grande vitesse serait composée de gens qui accordent beaucoup d'importance au temps requis pour effectuer leurs déplacements. Ces gens seront essentiellement des passagers actuels des transporteurs aériens. Les études ont permis de l'établir. C'est dans cette mesure que le problème du secteur aérien sera quelque peu soulagé.

Pierre a également indiqué pourquoi, au fur et à mesure que la société deviendra sensible à la protection de l'environnement, à la conservation de l'énergie et à d'autres facteurs, d'autres formes de transport pourront devenir attrayantes. Le train à grande vitesse pourra devenir une solution tout aussi appropriée que l'expansion du secteur aérien.

[Texte]

The other important point that Pierre mentioned is time lag. It takes seven, ten years, whatever it is to put a corridor like this in place. I think the numbers from Pearson indicated that in 1996 or thereabouts they were going to be at capacity. I suspect that there is going to have to be some kind of additional capacity put into the air sector system, whether it is there or Hamilton or some place to take that—

• 1605

Mr. Angus: Do not say that “H” word.

Mr. Bowes: Stan is gone. It is okay.

I think the primary market is out of the air sector, and that is why it has a potential to impact that. It has far less potential to delay, say, an extra lane on the highway someplace, because of the mechanics of the market. That is why it is so important in this whole feasibility stuff to establish what your real market is—what the sensitivities of travellers are, what makes them value time that much—so that people can get some confidence that there is a market there. If we are advocating that it be market driven, then it is going have to stand on its own and you had better be sure of these factors.

As we know, any project that takes six, seven, eight years to go can pass through two or three different kinds of governments, two or three different kinds of energy crises, or environmental crises; yet if you have your money all up front, you want to have some confidence that at the end of three or four or five billion dollars’ worth of investment, you are still in business and policies have not changed to affect you that way. It is one of those projects where you have to put all of your money on the table. There is no incremental benefit to going really fast halfway. You have to go all the way before we are going to capture that.

Mr. Angus: Gentlemen, at the bottom of page 6 you outline the route, as your organization sees it, and then on the last page you have a map that breaks that down into existing right of way, new right of way, combination of new and existing right of way. I guess I have a multiple part question. You elaborate as to how you question Bombardier’s proposal, You rule out ABB’s proposal. You say that yours is a modification, if you like, of VIA’s. Which came first? Did you take VIA’s and then modify it based on additional criteria, or did you start from scratch? I guess more importantly, have you done actual examinations of the widths of the right of ways, the curvatures, to arrive at your preferred route?

Mr. Bowes: Let me answer that first and then Pierre can follow along with some details. First of all, and this is to clarify something that came up earlier, we are an association, so our views come from committees of expert people we have within the association who address themselves to various topics. The association then puts those forward. They are results of work, not specifically in all cases commissioned work with respect to this particular topic, but professional knowledge of the members.

[Traduction]

De même, Pierre a parlé du facteur temps. Il faut sept, dix ans pour établir un corridor comme celui dont nous parlons. D’après les prévisions pour Pearson, la capacité sera atteinte aux environs de 1996. Il faudra créer une capacité supplémentaire dans ce secteur, que ce soit à Hamilton ou ailleurs. . .

M. Angus: Ne prononcez pas ce mot qui commence par «H».

M. Bowes: Stan est parti. Ça va.

La clientèle potentielle pour le train à grande vitesse doit venir du secteur aérien; c’est à ce niveau que l’impact doit se faire sentir. Le train à grande vitesse risque d’avoir beaucoup moins d’effet sur l’élargissement d’une route, par exemple. Voilà pourquoi il est si important, dans le cadre des études de faisabilité, d’identifier le marché réel—de déterminer les préférences des voyageurs, de voir qu’elle importance ils attachent au facteur temps—de façon à ce que tout le monde soit rassuré au sujet des possibilités. Nous disons que c’est le marché qui doit décider. Dans ce cas, nous devons nous assurer que les données de base sont exactes.

Nous savons tous que pendant les six, sept ou huit ans que prend la réalisation de ce genre de projet, deux ou trois gouvernements différents peuvent se succéder, deux ou trois crises énergétiques ou environnementales peuvent survenir; les gens qui sont prêts à investir trois, quatre ou cinq milliards de dollars au départ veulent être sûrs que la situation ne changera pas en cours de route. Pour un tel projet, il faut mettre tout l’argent sur la table au départ. Il n’est pas possible de procéder par étape. Il faut aller jusqu’au bout du projet pour pouvoir en toucher les bénéfices.

M. Angus: Au bas de la page 6 de votre mémoire, vous indiquez les itinéraires possibles selon vous, et à la dernière page, vous avez une carte qui répartit ces itinéraires selon les emprises existantes, les emprises nouvelles et une combinaison des deux. J’aurais une question en plusieurs parties à ce sujet. Vous dites pourquoi vous mettez en doute la proposition de Bombardier. Vous rejetez celle d’ABB. Vous dites que la vôtre est une variante de celle de VIA. Laquelle est venue en premier? Avez-vous simplement modifié celle de VIA en tenant compte d’autres critères ou avez-vous recommencé à zéro? Ce qui est plus important, avez-vous examiné la largeur des emprises, l’inclinaison, dans le choix de votre itinéraire?

M. Bowes: Je vais commencer et Pierre pourra ajouter certains détails. Je tiens d’abord à préciser un point qui a été mentionné un peu plus tôt. Nous sommes une association; nos positions sont établies à partir du travail de comités d’experts de notre association qui examinent divers sujets. Nous nous bornons à présenter ces positions. Nous nous fions aux connaissances de nos membres experts, même si, dans ce cas-ci, ce ne sont pas nécessairement tous les éléments de la question qui ont été confiés à des comités.

[Text]

In our view, one of the most important things that could ever come out of any of these deliberations is the identification that sometime there is going to be a need, and if we have a corridor, at some time in the future we can realize that dream. If we obviate the whole process by neglecting to provide for a corridor that has sufficient flexibility and design characteristics, then we will be arguing about this for many, many years, or we will be accepting substandard technology just because somebody did not have the foresight to protect something.

Mr. Angus: It's like building a hotel at the end of a runway.

Mr. Bowes: Something like that, yes. One of our points is that when this goes ahead. . . If we are advocating significant private sector involvement, it is going to go ahead when the market conditions are right. That is when congestion sets in, pricing sets in, and all these other kinds of things contribute to getting this thing going. Hopefully, at that time the corridor will be there. Because a lot of the corridor is in public ownership, or there are bits and pieces of corridors like that, to us one of the most significant contributions the government can make is to establish the characteristics of a high-speed corridor. Whether it is 240 or 300 or whatever, the physics of movement can be translated quickly into design standards. You can put together the design characteristics associated with a high-speed corridor that does not limit your flexibility. Some day people are going to want to go 400 kilometres an hour. Let us make sure that the corridor we select and all the other contributing factors will allow you to achieve that, even though we might be operating at something less than that as technology permits at the time.

• 1610

Regarding the specific route sections that we've put in here, let me pass that on to Pierre.

Mr. Franche: We looked at the Bombardier proposal passing on the North Shore, which is more like hilly terrain. It's a lot more *accidenté*, as we say in French, and also it goes through a number of villages, whether it's Thurso, Papineauville and so forth, all along that way. Knowing that area and having travelled in that area, the track goes right through all the villages. I must admit I don't envisage a train going through there at 300 kilometres an hour.

On the other hand, we had looked at VIA when we were there. We looked at the abandoned right of way between what we call the M&O sub—and I'm going back now to my railway days—which was from Vankleek Hill to Ottawa, which was available because CP was abandoning it, and I purchased it at VIA Rail. I had the authority, and we purchased it to protect it. It belongs to VIA Rail at the moment. That is one of the tracks that had a record speed in the days of the old steam locomotive. I can tell you the record for an old CN 6000 steam locomotive on that track was 122 miles an hour. In those days they were flying, but they were shaking everything on the way.

[Translation]

À notre avis, l'un des résultats les plus importants de ces délibérations pourrait être le fait que nous allons nous rendre compte qu'à un certain moment, un besoin va se faire sentir et que nous serons alors en mesure de réaliser ce projet, si nous avons un corridor. Si nous négligeons de prévoir au départ un corridor qui ait la souplesse et les caractéristiques suffisantes, nous nous en voudrons pendant toutes ces années où nous serons forcés d'accepter une technologie de deuxième ordre. Nous n'aurons pas eu la sagesse de prévoir.

M. Angus: Ce serait comme construire un hôtel au bout d'une piste d'atterrissage.

M. Bowes: En effet. Ce que nous disons, c'est que lorsque le projet sera mûr. . . Si nous voulons que ce soit le secteur privé qui s'en occupe essentiellement, il faudra que les conditions du marché s'y prêtent. Des problèmes de congestion, de prix, d'autres facteurs pourraient rendre le projet possible à un certain moment. Il est à espérer que le corridor sera alors disponible. Comme une grande partie du corridor appartient à l'État—il y en a des bouts un peu partout—nous pensons que ce que le gouvernement peut faire de mieux, c'est de faire en sorte qu'il puisse recevoir un jour un train à grande vitesse. Que ce soit 240 ou 300, l'important c'est que les caractéristiques de conception restent possibles. La souplesse nécessaire doit exister. Un jour, les gens voudront voyager à 400 kilomètres à l'heure. Il s'agit de s'assurer que le corridor et tous les autres facteurs le permettront, mais si entre-temps la technologie est moins avancée.

Pour ce qui est des itinéraires décrits dans le mémoire, je vais laisser Pierre en parler.

M. Franche: Nous avons examiné la proposition de Bombardier qui passe par la côte nord, un terrain plus accidenté. Il passe également par un certain nombre de villages comme Thurso, Papineauville et d'autres. Je connais cette région et j'y ai voyagé; je sais que la ligne traverse beaucoup de localités. Je vois mal comment un train pourrait y défilé à 300 kilomètres à l'heure.

Nous connaissons par ailleurs l'itinéraire proposé par VIA. J'avais fait l'achat à VIA de l'emprise abandonnée connue sous le nom de subdivision M&O—je parle du temps où j'étais dans les chemins de fer—la section de Vankleek Hill à Ottawa, qui n'était plus utilisée par le CP. J'en avais le pouvoir à ce moment-là. Nous voulions tout simplement protéger cette subdivision. Elle appartient donc à VIA Rail actuellement. C'est sur elle qu'avait été établi un record de vitesse à l'époque des anciennes locomotives à vapeur. Le record, pour une vieille locomotive à vapeur CN 6000, avait été de 122 milles à l'heure. Les locomotives pouvaient aller très vite à ce moment-là, mais elles faisaient tout trembler sur leur passage.

[Texte]

The curvatures are a lot better. It doesn't mean that there are not going to be corrections, that there are not things to improve, but already, as a start, it's very flat land. No matter what train you have, these trains don't have the ability to climb that much, so you're looking for rather flat terrain. Mind you, in France they do go up through the hills and they take a grade of about 3.4% or 3.5%, something like that.

ABB was proposing to use the CP tracks. I saw lately in the newspapers that the two railways are talking of joining forces together, which would be very intelligent, very logical, to reduce their costs. They should be sharing their costs on freight lines, operating strictly freight, and then they could free up one of the railway tracks, probably the CP track, which can be adapted and so forth. That would be very intelligent, I think. That was not an option that was available in the days when VIA made their study. Obviously, I've picked from my knowledge of the VIA study and I discussed that with my committee. That part of it will have to be cleared up.

Then you have from Ottawa to Brockville, but you probably go through Kingston, or you might decide not to go through Kingston. These are all little options that you have to play with, but I think there are pieces of abandoned tracks, or tracks to be abandoned, or amalgamation of the two freight services together to free up tracks that should be considered. One of the key things that should occur is protect those rights of way even while the decision is taken. That's one of the reasons I personally, with my board, authorized the purchase for what was a song in those days, a very low price, of the M&O sub, which belongs, and that would be part of asset transfers.

Mr. Angus: Have you any idea of what the percentage is between numbers 1, 2 and 3 on your map? It looks like the existing right of way is probably the smallest component, although new right of way is fairly small as well. Can you give us a rough breakdown between the three?

Mr. Franche: I'm trying to recall. Maybe Tony can help me because he's the old railway buff in our association.

Between Montreal and Mirabel there are certain pieces of track that are available, but as soon as you go to that map to point to them, you just have to point to the section that's indicated as 1, between Ottawa and towards the Quebec border. That's the M&O sub. By the distance you can get an idea. Right there two-thirds or so of the distance between Montreal and Ottawa would be existing rights of way. You'd have to make a slight adjustment to Mirabel and so forth. If you go towards Ottawa, towards Kingston, it depends. Tony, do you know if that route is the one that CN announced they would abandon?

Mr. Anthony C. Burgess (Director of Communications and Policy Development, Association of Consulting Engineers of Canada): Yes. The route we have here is the Smiths Falls subdivision of CN, which is currently in the ownership of VIA Rail.

Beyond Smiths Falls the route follows an abandoned right of way for much of the distance. This is the former Napanee subdivision of Canadian National, which ran between Smiths Falls and Napanee, but there is a diversion

[Traduction]

Les courbes y sont beaucoup moins accentuées. Ce qui ne veut pas dire que des corrections, des améliorations ne sont pas nécessaires, mais au moins, le terrain y est plat. Ces trains rapides, quels qu'ils soient, n'ont pas tellement de puissance dans les pentes; le parcours qu'elles utilisent doit être plat de préférence. Ceci dit, en France, ils traversent les collines et s'accommodent d'une inclinaison de 3.4 ou 3.5 p. 100 environ.

ABB proposait l'utilisation des voies du CP. J'ai lu récemment dans les journaux que les deux chemins de fer parlent de s'unir, ce qui serait très intelligent, très logique, en vue de réduire leurs coûts. Ils devraient partager les lignes de transport de marchandises, s'en tenir strictement au transport des marchandises; à ce moment-là, ils pourraient libérer une des voies, probablement celle du CP, laquelle pourrait être adaptée. Je pense que ce serait une excellente mesure. Cette option n'existait pas au moment de l'étude de VIA. J'ai évidemment profité de ce que je savais de l'étude de VIA et j'en ai discuté avec mon comité. Il faudrait donc éclaircir la situation pour ce qui est de cette section.

Ensuite, pour ce qui est de la section Ottawa-Brockville, il est possible de passer par Kingston ou d'éviter Kingston. Il convient d'examiner chacune des options, mais en tout état de cause, il y a des voies ou des sections de voies abandonnées, ou encore on peut combiner les deux services de marchandises pour libérer des voies. L'important est de protéger les emprises en attendant une décision finale. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai personnellement procédé à l'achat, avec mon conseil d'administration, et ce, à un très vil prix à l'époque, de la subdivision M&O, laquelle appartient actuellement à VIA, et peut faire l'objet d'un transfert.

M. Angus: Avez-vous une idée du pourcentage pour les itinéraires 1, 2 et 3 sur votre carte? Il semble que les emprises existantes constituent la plus faible partie, même si les emprises nouvelles ne semblent pas tellement longues non plus. Pouvez-vous nous donner une vague idée de la répartition pour les trois.

M. Franche: J'essaie de me souvenir. Tony peut peut-être m'aider puisqu'il est l'un des membres de notre association qui connaît bien les chemins de fer.

Il y a des sections de voies disponibles entre Montréal et Mirabel, mais pour le reste, sur la carte, c'est la section 1, entre Ottawa et la frontière du Québec. C'est la subdivision M&O. Il n'y qu'à voir la distance. De Montréal à Ottawa, les deux tiers de la distance seraient composés d'emprises existantes. Il y aurait simplement de légers changements à apporter pour rejoindre Mirabel. De l'autre côté d'Ottawa, en direction de Kingston, il faudrait voir. Tony, savez-vous si l'itinéraire est celui que désire abandonner le CN.

M. Anthony C. Burgess (directeur des Communications et des Politiques, Association des ingénieurs-conseils du Canada): Oui. L'itinéraire qui se trouve ici est la subdivision de Smiths Falls du CN, appartenant actuellement à VIA Rail.

Après Smith Falls, l'itinéraire suit une emprise abandonnée sur une bonne distance. C'est l'ancienne subdivision de Napanee du Canadien National, qui allait de Smiths Falls à Napanee, mais il y a une bifurcation vers

[Text]

off that route on new right of way to serve Kingston. We were very conscious at this point of including Kingston in such a system. Kingston currently is the third busiest station on the VIA Rail system and is a very considerable traffic generator. For that reason we included Kingston in the network.

• 1615

Beyond Kingston we're looking at combinations of new and existing rights of way. We did have in mind two possibilities here. One would be to use the released CP right of way. As you may recall, the CP line from Montreal to Toronto, from a point near Trenton, parallels the Canadian National route. There are possibilities there. It is also possible that there is space at the quite wide right of way occupied by the existing Canadian National line for inserting an additional high-speed route alongside Canadian National. To do this, of course, implies major grade separation tasks and so on, but that is an option.

Mr. Angus: Do you have any sense of the mileage of new right of way that would be required under your scheme?

Mr. Burgess: I'm making a quick calculation here. I would say we're looking at something around 70 to 80 miles or just over 100 kilometres—120 or something like that.

Mr. Franche: Out of 500 kilometres?

Mr. Burgess: Yes.

Mr. Franche: So about 20%.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Gentlemen, I understand that you prepared this brief a while ago and updated it on relatively short notice. We certainly appreciate that, so this is not to be taken as any criticism.

My first question is in regard to financing. The Ontario-Quebec task force said that probably 50% of the financing is going to have to come from the public sector, and that's the most optimistic projection we have seen. I think a more realistic projection is that the public sector is going to have to provide the infrastructure for the high-speed rail system. Now that we have had the Ontario-Quebec study, I wonder how you view that in terms of your original projection.

Mr. Franche: If the decision was to provide the infrastructure, that would make the project definitely quite viable, as far as I'm concerned. When we speak also of asset transfer—first of all, I think asset transfer could be if they decide that the M&O sub is the place. . . Well it's available; it's there.

You have to keep in the equation that the two maintenance facilities at Montreal and Toronto, which are the most modern facilities right now, have been designed in such a way to accept catenaries inside those facilities. I'm the one who specified that the doors should be of such a size that the catenaries can go inside some day. It costs nothing to do that when you're designing it, and that's what we did.

I see those two facilities as being the top-notch maintenance facilities for this type of equipment. It would be a lot better than what I saw in France. When they want to maintain the TGV, they jack it up in the air as a unit and

[Translation]

Kingston qui emprunte une nouvelle emprise. Nous voulions absolument inclure Kingston dans l'itinéraire. Kingston est actuellement la troisième gare la plus fréquentée du réseau de VIA Rail et elle génère beaucoup d'activités.

Passé Kingston, nous faisons appel à une combinaison de nouvelles emprises et d'emprises existantes. Nous avons deux possibilités à cet endroit. Nous pouvions par exemple utiliser l'emprise libérée par le CP. Comme vous le savez, la ligne du CP, de Montréal à Toronto, près de Trenton, suit de très près celle du Canadien National. Il y a également de l'espace à l'intérieur de la large emprise du Canadien National pour construire une ligne à grande vitesse parallèle à celle du Canadien National. Il faudrait des intersections à des niveaux différents et d'autres installations, mais ce serait une autre option.

M. Angus: Avez-vous une idée du nombre de milles de nouvelles emprises qu'il vous faudrait en vertu de votre plan?

M. Burgess: Je fais un calcul rapide. Je dirais de 70 à 80 milles ou de 100 à 120 kilomètres environ.

M. Franche: Sur 500 kilomètres?

M. Burgess: Oui.

M. Franche: Ce serait donc environ 20 p. 100.

Le président suppléant (M. Atkinson): Je crois comprendre, messieurs, que vous avez préparé ce mémoire il y a quelque temps et que vous l'avez révisé avec un très court préavis. Nous vous en sommes reconnaissants, nous ne vous en faisons certainement pas un reproche.

J'aurais une question en ce qui concerne le financement. Le groupe de travail Ontario-Québec a indiqué que 50 p. 100 du financement environ devrait probablement venir du secteur public, selon le scénario le plus optimiste. De façon plus réaliste, le secteur public devrait vraisemblablement prendre à sa charge toute l'infrastructure pour le système de trains à grande vitesse. Je me demande si vous ne voulez pas revoir votre position initiale à la suite de l'étude Ontario-Québec.

M. Franche: Si le secteur public fournissait l'infrastructure, j'estime pour ma part que le projet deviendrait tout à fait rentable. Dans le contexte du transfert de l'actif—la subdivision M&O, par exemple, est en place. . . Elle est disponible.

Il faut tenir compte du fait que les deux installations d'entretien à Montréal et à Toronto, qui sont parmi les plus modernes actuellement, ont été conçues de façon à accepter les caténaires. Je suis celui qui a demandé que les portes soient conçues de façon à ce que les caténaires y entrent. Cela n'a pas coûté plus cher de les concevoir de cette façon.

Ces installations de premier ordre peuvent accepter le matériel de grande vitesse. Elles sont beaucoup plus au point que celles que j'ai vues en France. Lorsqu'on veut faire l'entretien du TGV, en France, on le soulève pour pouvoir

[Texte]

then they work under it. Down there you just ride your track and the pits are available there, ventilated, lit up and everything else, and you do your work. I don't know if they are still doing that; I'm talking about what I saw four or five years ago. They raised the whole cotton-picking thing in the air.

Mr. Angus: They still do.

Mr. Franche: They still do. You can see the time it takes and so forth, while with this you just go right through to your maintenance and out the other end. That would be part of asset transfer, for example, as I see it.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): That's interesting. We had not realized that, and I'm glad you gave us that information.

Who do you see running the high-speed rail system? If we give it to somebody other than VIA, what effect is that going to have on the rest of the VIA system? There has to be a natural linkage there.

Mr. Franche: You are going to look for feeder services, I think. That will be at that time whoever. . . I would say the VIA system might look at it. Often, if you have feeder services, they will also increase traffic on the spokes towards the hub, if you talk of hub and spokes. Well, maybe some of them, but from a railway point of view there are not that many spokes feeding into those hubs.

• 1620

If the profit from operating this thing should cross-subsidize the other parts of the operation, well, that's one way. But I think we should not look at it that way. Whatever service is being provided elsewhere has to be provided by contracts between VIA and the government. Never ask—and some of you have heard me say this before—VIA to make money on running a train to Churchill, with all due respect. It's impossible.

This is a national service in the national interest that you are providing to the country. Therefore, the government says we need it. If we don't need it, no one would run it there. We need it, and there should be a contract. They do that in England. They have provincial services. They operate that way. So I suggest to you that is the way it should be run: through contracts negotiated periodically about the type of service, the type of frequency the government wants. VIA, or any other body, says that they'll do it and it will cost so much; there is a negotiation that's carried on.

I think you should separate the two and let this corridor, which, while we talk of Montreal-Ottawa-Toronto, I think eventually will be Quebec City to Windsor and Windsor-Detroit and Detroit-Chicago, with population density all along there. Eventually it will come to that. I suggest to you just to separate the two. The VIA problem has to be solved by other means. We favour being run by the private sector, because also there are all kinds of inheritances of labour problems, work practices, and so forth that would have to be negotiated and changed under this new system.

[Traduction]

travailler en-dessous. Il y a des fosses ventilées, éclairées, etc. où l'on travaille. Je ne sais pas si on procède toujours de cette façon. Je parle de ce que j'ai vu il y a quatre ou cinq ans. On soulevait tout.

M. Angus: On le fait toujours.

M. Franche: On perd du temps de cette façon. Ici, on entre à un bout de l'installation et on en ressort à l'autre bout. Ces installations feraient également partie de l'actif transféré.

Le président suppléant (M. Atkinson): Nous vous sommes reconnaissants de nous donner ce détail.

Selon vous, qui devrait diriger le système de trains à grande vitesse? Si ce n'est pas VIA, quel doit être le rôle de VIA, après? Il doit y avoir un lien naturel entre les deux organisations.

M. Franche: Il va falloir des services d'apport. Quiconque. . . VIA examinera la situation. Souvent, les services d'apport augmentent la circulation autant le long des rayons qu'au centre. Sauf que dans le domaine des chemins de fer, il n'y a pas autant de rayons qui vont vers les centres.

Une façon de procéder serait de prévoir que les profits de cette opération subventionnent les autres opérations. Ce serait quand même à éviter. Les services requis ailleurs seraient fournis par contrats passés entre VIA et le gouvernement. Il ne faut pas s'attendre—on m'a déjà posé la question—à ce que VIA fasse des profits sur sa liaison de Churchill. C'est impossible.

C'est un service qui est assuré dans l'intérêt national. Le gouvernement décide qu'il est nécessaire. Autrement, personne ne serait intéressé. Le service devrait être assuré dans le cadre d'un contrat. C'est ce qu'on fait en Angleterre pour les services provinciaux. En ce qui me concerne, ces services, et leur fréquence, devraient faire l'objet de contrats négociés à intervalles réguliers avec le gouvernement. VIA ou une autre organisation s'en chargerait à un coût établi avec le gouvernement.

Il faudrait que ces services soient considérés comme distincts de celui du corridor, qui de Montréal-Ottawa-Toronto, deviendra Québec-Windsor et Windsor-Détroit, Détroit-Chicago, avec son bassin de population. Les deux genres de service seraient à part. Le problème de VIA doit être solutionné autrement. Nous préconisons l'intervention du secteur privé, à cause de tout l'héritage que doit assumer VIA sous la forme de problèmes de relations de travail, de pratiques d'emploi et autres. Il faudrait tout renégocier en vertu d'un nouveau système.

[Text]

Have you gone to see the French system? In the cabin there is only one employee, who works by the hour, not by the mileage. There are not two employees, and it's ultra, ultra safe. You have one person in the back collecting tickets. In Canada we have two up front and three in the back, and they are paid by the mileage travelled. So it costs about six times as much.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): My concern would be that public money is going to be needed. I'm all for private enterprise, but once you put public money into it, allow a private consortium then to skim the cream on the best route, on a high-speed route, and then have the government also subsidize the rest of the VIA Rail system, as you say, on a national need basis, I have some real difficulties with that. You are indicating yes.

Mr. Franche: Everyone has his point of view. If they make a profit, the government will get paid taxes.

Mr. Bowes: I can add a few things to that. An investment like this accomplishes a lot of benefits. One of the big difficulties that we have facing particularly transport investments from the government sector is value capture. How do we get back into the public good some of the benefits that we confer on others? Some of these are specific benefits, where you might impart enhanced property values to certain terminal areas. You also provide a lot of public good from this in terms of your contribution to air quality or energy efficiency, etc.

It is very difficult to structure mechanisms to allow the public to accept that. So I can see your concern that some heavy investment has been made and there has to be some kind of a return.

Urban systems face this all the time, and increasingly they're being forced to face this very strongly as the pressures of the marketplace and shortages of funds are forced on them. I think there are ways, though, of structuring a business agreement that would reflect the contributions the public is making to the infrastructure to get the project going and reflect this value-capture basis back. How is it done? It has to be very specific, and it will be a function of what kind of system we're ready to put in place when the market is right.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I understand that. It is a good point, Mr. Bowes. We certainly will make that part of our report, because that is part of the overall equation.

• 1625

The other thing is the competition between the various modes. With regard to the air mode, it appears that the corridor is well served right now by the two major airlines in Canada. They are going to be affected. I do not think there is any doubt about that from the European experience, from the Ontario-Quebec task force and everybody else.

[Translation]

Avez-vous vu comment fonctionne le système français? Dans la cabine, il y a un seul employé, qui travaille à l'heure, et non pas au nombre de milles. Il n'y a pas deux employés, et le système est parfaitement sécuritaire. Un autre employé perçoit les billets à l'arrière. Au Canada, il y a deux employés devant et trois derrière, et ils sont payés au nombre de milles parcourus. Il en coûte environ six fois plus.

Le président suppléant (M. Atkinson): Je constate que des deniers publics seront quand même investis dans cette affaire. Je suis tout à fait en faveur de l'entreprise privée, mais je ne veux pas que des fonds publics soient utilisés pour qu'ensuite un consortium privé s'accapare les meilleures lignes, le système à grande vitesse et laisse le reste, c'est-à-dire les services qui doivent être assurés dans l'intérêt national, les services qui doivent être subventionnés, au gouvernement et à VIA Rail. Je vois que vous faites signe que oui.

M. Franche: Tout le monde a son point de vue. Si la nouvelle organisation fait des profits, elle paye des impôts au gouvernement.

M. Bowes: J'aimerais ajouter quelque chose. Un investissement comme celui-ci peut rapporter beaucoup. Un des problèmes associés aux investissements du gouvernement dans le domaine des transports tient à la difficulté d'en tirer des avantages. Comment faire en sorte que les profits tirés d'une opération servent aux autres opérations? Dans ce cas-ci, il pourrait y avoir un accroissement de la valeur des biens immobiliers à certains terminus. Les avantages pourraient également prendre la forme d'une meilleure qualité de l'air ambiant ou d'un meilleur rendement énergétique.

Il est très difficile de trouver une structure qui permette au public de voir tous les avantages. Je peux donc comprendre que vous vouliez qu'un investissement aussi considérable rapporte certains profits.

Les systèmes urbains de transport en commun font continuellement face à ce problème étant donné les pressions du marché et la pénurie de fonds. Je pense qu'il y a quand même des ententes commerciales qui peuvent être structurées de façon à refléter à la fois la contribution du public à l'infrastructure et la valeur qu'il en retire. Comment y arriver? En étant très précis et en en faisant un élément du système au moment où le marché est prêt à accueillir le projet.

Le président suppléant (M. Atkinson): Je comprends. Vous avez un bon argument, monsieur Bowes. Nous en tiendrons certainement compte dans notre rapport, parce qu'il doit faire partie de l'équation.

Il y a aussi la concurrence entre les divers modes de transport. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, le corridor est bien desservi par les deux principales lignes aériennes canadiennes. D'après l'expérience européenne, d'après les résultats du groupe d'études Ontario-Québec et d'après tous les autres témoignages, il ne fait aucun doute qu'elles vont être touchées par la concurrence.

[Texte]

Most of the passengers on the high-speed rail system are going to come from the air mode, so we are affecting that particular mode. We do not know whether those routes are profitable or not or what profit the airlines get out of it because they will not give us that information.

If we are paying costs in terms of terminals and runways and so on, is there any merit to having capital costs in the infrastructure and trying to compare all the modes to see what subsidies the government is putting into the different modes so that we can balance it across those modes, so at least the competition is somewhat fair?

Mr. Bowes: I think that is a very good point. I am sure many people have advocated these multi-modal cost benefit studies. There are recent reports that show, for example, the tremendous subsidy that the road sector is blessed with. As you move out from the direct benefits of the provision of the infrastructure to these other hidden subsidy costs, there is the accident cost, the impact on the health system, the amount of policing that is required just for that. All of those things roll in to put together this comprehensive cost of a facility. I think it is very, very difficult to do.

The truck-rail debate in the major corridor we have been talking about is the same kind of an issue. I am sure they could fill this room with studies to do that. It becomes very, very difficult to judge in the appropriate way because there are so many spin-offs from these investments.

The automotive sector is a tremendously powerful economic piece of the action in southern Ontario, for example. Maybe 25%, 30%, 40% of the economy in some way or other is related to the auto sector. If you take Draconian moves to force mode shifts, you end up against tremendous lobby groups that can form because their interests are involved.

I suspect that the best way to do it is to have as fair accounting as we can possibly get, to introduce as much competition as we can get into the transport requirements, the transport infrastructure, transport provision, and let the marketplace try to sort this thing out. Where there are inappropriate investments or inappropriate returns, something is going to happen.

I think there will be great pressures on the air sector as the whole North American air service industry rationalizes as well. Those adjustments may be more significant than the 2% to 3% or 4% diversion from the air sector that we are talking about here. At least that is what is being quoted in the reports.

Another thing that is important is that we are looking at a mode of transport and a quality of transport that none of us have experienced, apart from you people who have travelled overseas, but you have not experienced it, living in

[Traduction]

La plupart des usagers du système de trains à grande vitesse sont des gens qui à l'heure actuelle prennent l'avion, de sorte que l'effet se fera sentir sur les services aériens. Nous ne savons pas si ces liaisons sont rentables ou non, ni quel bénéfice qu'en retirent les lignes aériennes, parce qu'elles refusent de nous donner cette information.

Si nous engageons des frais pour des terminaux, des pistes d'atterrissage et autres, est-il valable d'engager des coûts pour l'infrastructure et d'essayer de comparer tous les modes de transport pour voir qu'elles subventions le gouvernement accorde à chacun d'eux et chercher à les répartir entre eux de façon à ce que la concurrence s'exerce dans des conditions équitables.

M. Bowes: Je pense que vous avez tout à fait raison. Ces études de rentabilité multimodales ont été préconisées par un grand nombre de gens. C'est ainsi que des rapports récents ont montré à quel point le secteur routier bénéficie de subventions considérables. Mais l'infrastructure n'est pas tout, il y a aussi des subventions cachées, le coût des accidents, les incidences sur le régime des soins, le coût de l'application du code de la route. Tous ces coûts font partie du coût global d'un transport et sont très difficiles à évaluer.

Le même genre de question s'est posée à propos de l'alternative entre le transport ferroviaire et le camionnage. Les études se sont accumulées sur ce sujet et elles sont assez nombreuses pour remplir cette pièce. Il est très difficile de porter un jugement en tenant compte de tous ces facteurs, parce que tous ces investissements ont des retombées multiples.

C'est ainsi que dans le sud de l'Ontario, le secteur de l'automobile joue un rôle économique très important : 25 p. 100, 30 ou 40 p. 100 de l'économie, de l'une ou de l'autre façon, dépendent du secteur automobile. Si vous prenez des mesures draconiennes pour opérer un transfert d'un mode de transport à l'autre, vous allez être confronté à de très puissants groupes de pression qui se constitueront en raison des intérêts en jeu.

La meilleure façon de procéder, je pense, est d'étudier les chiffres d'aussi près que possible, d'introduire autant de concurrence que possible entre les exigences, l'infrastructure, les services de transport et de s'en remettre ensuite à la loi du marché. Si le choix a été mauvais en matière d'investissement ou si les bénéfices ne correspondent pas à ce qu'on en attend, quelque chose se produira.

Mais tout le secteur aérien, en Amérique du Nord, va se moderniser, ce qui exercera de fortes pressions sur les compagnies aériennes. Ces ajustements joueront peut-être un rôle plus considérable que les 2, 3 ou 4 p. 100 de voyageurs que l'on pourrait détourner du secteur aérien. C'est du moins ce qu'ont dit les rapports.

Autre facteur important, ce qui est à l'étude est un mode de transport qu'aucun d'entre nous ne connaît, à part ceux qui ont voyagé à l'étranger, un mode de transport qui n'a pas été mis à l'épreuve dans ce corridor. Pierre et Tony ont parlé

[Text]

this particular corridor. Pierre and Tony made reference to induced traffic, to new traffic, to a new market that will come along because it is not there. We do not know how to utilize that now. There may be some of this induced traffic that would lessen the impact on the rail side and make the economics of the proposition better.

That is why this market study that is proposed is a really critical piece of the action. That, along with the corridor protection studies, whatever they are, the identification and protection of the corridor, are the two most important things.

The decision on technology and timing is going to come. We cannot make a decision on any one of the technologies now. Apart from the basic physics of what it takes to run it and the curves and grades, three or four years from the time of opening there may be a breakthrough in something or other and you want to take advantage of whatever is available at that particular time. It might be Maglev, for Pete's sakes; we don't know. In the United States there is a significant investment being made in Maglev research.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): The Congress just voted money for that in the last week.

Mr. Bowes: Yes, \$750 million or something toward this sector of it.

• 1630

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Yes, you're right. That would get into tying in the technologies.

Your corridor protection idea is something given to us as well by one of the co-chairs of the Ontario-Quebec task force as the thing to look at, at this particular time, and as you say, to have the corridor available for whatever technology we ultimately decide upon.

Mr. Bowes: Yes. There are two sectors of that. The first is the rural sector. The impacts there are grade crossings and access to property and farms.

Equally and perhaps even more critical is getting those corridors into where we want to interface in the urban areas. Do we want to go downtown to Union Station and its equivalent in Montreal? Do we want to hit the airports? If that's the case, then you really have to start thinking hard and fast.

I'm the project manager for the Sheppard subway extension in Toronto; it's been talked about for a number of years. Given the wide rights of way we got there, we still have problems that are going to cost a lot of money to solve, because somebody didn't think 10 years ago that we'd be doing something like this.

So if we're looking 10 or 20 years ahead for a major project like this, one of the big contributions that this committee could make would be to spur on the work required with respect to property protection.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Mr. Franche, I've a question that is off topic, but it is something that has interested me and been one of my pet peeves. It's about accounting in the railway industry and constant and variable

[Translation]

de création de trafic, de nouveau trafic, d'un nouveau marché qui se créera et qui n'existe pas encore. Nous ne savons pas encore comment l'utiliser. Une partie de ce trafic diminuera peut-être les incidences sur le trafic ferroviaire et rendra la proposition plus intéressante du point de vue économique.

C'est pourquoi l'étude de marché qui est proposée a une importance capitale, de même que l'étude de protection du corridor, bien que je ne sache pas au juste en quoi cette dernière consiste.

La décision en matière de technologie et de calendrier des opérations s'ensuivra. Il serait prématuré, à l'heure actuelle, de choisir l'une des technologies. À l'heure actuelle, on ne connaît que la physique élémentaire pour ce qui est de la construction d'une telle ligne, mais trois ou quatre ans après le début de la construction il y aura peut-être une percée technologique dont nous voudrions profiter, par exemple Maglev, la sustentation magnétique. Qui peut savoir? Les États-Unis ont investi des sommes considérables dans la recherche sur la sustentation magnétique.

Le président suppléant (M. Atkinson): Pas plus tard que la semaine dernière le Congrès a voté des crédits à cet effet.

M. Bowes: Oui, 750 millions de dollars, si je ne me trompe, pour ce secteur.

Le président suppléant (M. Atkinson): Oui, vous avez raison, il faut tenir compte de l'évolution des technologies.

L'un des coprésidents du groupe d'étude Ontario-Québec nous a également conseillé d'examiner maintenant cette question de protection du corridor et, comme vous le disiez, de conserver le corridor pour la technologie que nous déciderons d'adopter.

M. Bowes: Oui, il y a deux aspects dans cette question. Le premier est le secteur rural, où les problèmes se posent avec les passages à niveau et l'accès aux propriétés et aux exploitations agricoles.

Un autre aspect tout aussi critique, voire davantage, c'est d'amener ces corridors au point d'insertion souhaité dans les agglomérations urbaines. Le corridor doit-il déboucher à Union Station et à la gare correspondante à Montréal? Va-t-il être rattaché aux aéroports? Si tel est le cas, il faut sérieusement et rapidement y réfléchir.

Je suis le directeur du projet Sheppard pour l'extension du métro à Toronto, projet dont il est question depuis des années. Nous avons des emprises considérables, ce qui n'empêche pas que les problèmes qui se posent vont nous coûter beaucoup d'argent parce qu'il y a 10 ans, nul n'avait songé que nous pourrions vouloir faire une chose pareille.

Pour un projet aussi important que celui-là, c'est 10 ou 20 ans qu'il faut voir à l'avance. Le comité pourrait faire oeuvre utile en insistant pour que soit étudiée la question de la protection des propriétés.

Le président suppléant (M. Atkinson): J'ai une question qui n'est pas tout à fait pertinente, monsieur Franche, mais qui m'intéresse et contre laquelle je rouspète toujours. Il s'agit de la comptabilité du secteur des chemins de fer, des

[Texte]

costs and the ways those accounting concepts are used. It seems almost as if they're a screen in order to compare with other modes of transportation. I assume that the other modes of transportation have similar things. Why?

Sweden has gone to two different crown corporations: one to provide and look after the infrastructure, to go to Parliament and to make the costs and so on, and the other one is the operating aspect of the railway system. They just operate it and the rolling stock, and the other provides the infrastructure.

To me, then you can compare modes. It makes a lot more sense than constant and variable costs and all the other accounting concepts we have seen thrown at us. I'd love your comments on that.

Mr. Franche: You're referring to R6313. David remembers that very well to this day. You're quite right—variable costs, regression analysis. Don't ask me how it works. I've never understood it, and they made sure we'd never understand it.

We could not determine how we were billed. We were not allowed to see it. The Canadian Transportation Commission would only tell us two years after, "You owe them so much money". We asked why. They said, "Well, we figured it out; you owe them this much money".

To this day, I couldn't tell you how much it cost for a train mile or a car mile. It hasn't changed. I think it has to change. We've got to break that. Maybe the Swedes have the solution, which is to let the tracks be one thing, and let the guys operate just like the buses run on the roads. That would probably be—

Mr. Angus: A level playing field.

Mr. Franche: It's probably all tied into the competition that existed in the old days between CN and CP. They made sure nobody could see their costs. Then they developed that. Then they had the truckers coming in, the competition, and then the U.S. railways and so forth. It was basically trying to protect it. Of course, when we came into that, well—

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Thank you for the straight answer, I really appreciate it, because that's—

Mr. Franche: My name in French is *franche*. Sometimes I do that.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Well, we certainly appreciate very much the answer you've given in that regard. I have some other questions.

The compatibility, as you say, with the Americans. . . We know the investment they apparently are making in Maglev. We saw a similar thing in Europe. The Germans and the French have different technologies. They don't want to pick up each other's technologies. It's national pride that they are going to develop their own thing.

[Traduction]

coûts variables et constants et de la façon dont ces notions de comptabilité sont utilisées, souvent comme un paravent dans la comparaison avec les autres modes de transport. Il doit en être de même pour les autres modes de transport, mais pourquoi?

La Suède a fait appel à deux sociétés de la Couronne, l'une qui s'occupe de l'infrastructure, dépose son rapport au Parlement, établit les coûts, etc., et la seconde qui est responsable de l'exploitation des chemins de fer suédois, qui assure le fonctionnement, l'entretien du matériel roulant, tandis que l'autre s'occupe de l'infrastructure.

Vous pouvez donc comparer les modes de transport en ce qui me concerne. Cela me paraît beaucoup plus sensé que les coûts variables et constants, et toutes les autres notions de comptabilité avec lesquelles on jongle. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Franche: Vous parlez du R6313. David s'en souvient encore fort bien. Vous avez tout à fait raison—coûts variables, analyse de régression. Ne me demandez pas comment cela fonctionne, je n'y ai jamais rien compris, et tout a été fait pour que nous n'y comprenions rien.

Nous n'avons pas compris comment on nous facturait, on ne nous a pas permis de voir comment cela se passait. La Commission canadienne des transports nous disait simplement deux ans plus tard: «Vous leur devez tant et tant». Nous demandions pourquoi, on nous répondait: «Nous avons fait le calcul, c'est cette somme que vous leur devez».

Je ne pourrais pas vous dire, aujourd'hui, à combien revient un mille en train et un mille en voiture. Rien n'a changé, mais nous devrions faire en sorte que cela change. Les Suédois ont peut-être trouvé la solution, à savoir confier l'exploitation des lignes ferroviaires à une société et faire fonctionner les trains exactement comme les autobus sur les routes. Ce serait probablement. . .

M. Angus: . . . donner à tous les mêmes chances.

M. Franche: Tout cela remonte sans doute à la concurrence que se faisaient, autrefois, CN et CP, qui veillaient à ce que personne ne puisse voir quels étaient leurs coûts. Ils ont donc mis au point ce système, mais ensuite sont venus les camionneurs, la concurrence, puis les lignes ferroviaires américaines. C'était une tentative faite en vue de se protéger, et lorsque nous sommes arrivés, bien entendu, c'était. . .

Le président suppléant (M. Atkinson): Merci de votre franche réponse, j'en suis vraiment heureux, car. . .

M. Franche: C'est que je porte bien mon nom. Parfois, tout au moins.

Le président suppléant (M. Atkinson): Nous vous savons en tout cas gré de votre franche réponse. J'ai encore d'autres questions.

Vous parliez de la compatibilité avec les Américains. . . Vous savez quels investissements ils font dans la sustentation magnétique. Nous avons vu une chose semblable en Europe. Les Allemands et les Français ont des technologies différentes, aucun ne veut adopter celle de l'autre, c'est leur fierté nationale qui est en jeu.

[Text]

We've had a visit in Brussels and they're trying to figure out how they're going to co-ordinate these technologies, although somebody said they could do it pretty quickly if they really got down to it. German Rail indicated they could do it pretty quickly. But it was a source of national pride. Are we running into the same thing with the United States? If we go off and develop our own high-speed rail system, are we going to be out of sync with them? As you said, it could go through Chicago, Detroit, hopefully through Buffalo and on through, for us, in the Niagara Peninsula.

[Translation]

Nous nous sommes récemment rendus à Bruxelles, où l'on se demande comment ces technologies vont être coordonnées, encore que, si le besoin s'en faisait vraiment sentir, ce serait assez rapidement faisable, aux dires de certains. Les chemins de fer allemands ont fait savoir qu'il ne faudrait pas beaucoup de temps pour le faire, mais ils ont dit que leur fierté nationale était en jeu. Allons-nous nous trouver dans la même situation avec les États-Unis? Si nous mettons en place notre propre système de train à grande vitesse, allons-nous nous trouver en porte-à-faux avec eux? Comme vous le disiez, la ligne pourrait passer par Chicago, Détroit, peut-être même Buffalo et continuer par exemple jusqu'à la Péninsule du Niagara.

• 1635

Mr. Bowes: When we looked at this earlier on, when talk was coming along and there were about a dozen projects pushing along in the United States, there was some optimism that the factors might be just right that Canada can actually get in the lead position and push this off, in which case you become the trend-setter and a lot of the other standards, etc., can flow from you.

I suspect that if two or three of the bigger American systems actually get in place and technology starts to be established and manufacturing capabilities get established, we may not have the kind of choice you might like to have at this point in time with respect to technology. You may be forced into something that's probably good but it may not be the choice you have.

Given the integration of our economies and the tremendous travel integration in our countries, I think that should be one of the objectives, some compatibility of systems—at least the track and power systems—to enhance this cross-border movement as an integrated, total transport system.

After all, we're all trying to provide a service for the customers. The customers are going to demand the same thing they have in urban areas—an integrated, co-ordinated, fast, frequent, safe system. They're not going to want to travel to Buffalo, get off, shuffle across the town to get the other system and away they go. To hell with it; they'll take another trip. They'll fly.

So we have to look at it as a major system, and look at it from the customer's point of view. What do we have to do to attract them? Inherent in all of our discussions is speed, travel time and safety. It has to be there. If it isn't, the market isn't going to be there and it's not going to happen.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Your study indicated that speed and time of trip are the most important. We've heard that over and over again. I think that's been drilled into us. But your study indicated that it had to be over 250 kilometres an hour. Is that right?

Mr. Bowes: Yes, it is.

M. Bowes: Lorsqu'on a commencé à examiner cette question et à en parler, lorsqu'il était question d'une douzaine de projets aux États-Unis, certains se sont dit que le moment était peut-être idéal pour le Canada de prendre l'initiative et d'aller de l'avant, car on aurait alors pu donner le ton et établir les normes que d'autres auraient pu suivre.

Je crains fort que deux ou trois des grands projets américains ne se concrétisent et qu'on mette en place la technologie ainsi que les installations de fabrication nécessaires, nous n'aurons peut-être pas la latitude que nous aurions aimé avoir en matière de technologie. Nous serons peut-être obligés d'adopter une technologie probablement bonne, mais qui ne sera peut-être pas notre choix.

Étant donné l'intégration de nos économies et le volume considérable de voyages entre nos deux pays, nous devrions avoir notamment pour objectif une certaine compatibilité de systèmes, du moins en ce qui concerne les rails et le système de propulsion, afin de créer un réseau de transport transfrontalier total et intégré.

Après tout, nous cherchons tous à fournir un service à nos clients. Les clients vont exiger le même service qu'ils obtiennent dans les régions urbaines, c'est-à-dire un service intégré, coordonné, rapide, fréquent et sûr. Ils n'accepteront pas d'être obligés de descendre à Buffalo et de traverser toute la ville pour aller utiliser un autre service afin de poursuivre leur voyage. Ils refuseront et décideront de voyager autrement. Ils vont prendre l'avion.

Nous devons donc envisager un réseau de transport important et nous devons l'examiner du point de vue du client. Que devons-nous faire pour attirer les voyageurs? Dans toutes nos discussions, nous devons tenir compte des facteurs rapidité, durée du voyage et sécurité. Ces éléments sont essentiels. S'ils sont absents, le marché n'existera tout simplement pas et le projet ne se concrétisera pas.

Le président suppléant (M. Atkinson): Votre étude révèle que la rapidité du moyen de transport et la durée du voyage sont les éléments les plus importants. C'est ce que nous entendons continuellement. On nous l'a répété à satiété. Votre étude mentionne cependant que la vitesse doit dépasser 250 kilomètres à l'heure. Est-ce exact?

M. Bowes: En effet.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Is that just for the time of a trip?

Mr. Bowes: That was translated indirectly into travel time, as Pierre mentioned, from start to finish of the trip. If we're not competitive at a certain level, then it's not going to happen.

After all, in transport work, right from basic rules, all you need, first of all, is a two-lane road for access. That really is the basic requirement anywhere. After that, widening a road to four lanes, to six lanes, to freeway standards, is a reflection of the importance people put on time. With two lanes, they can still get to where they want to go. Everybody can do it. But it's going to take you one heck of a long time trying to get home on the Queensway if it's only two lanes.

We put a real premium on our time. Society values it. People say they can't spend this user time; you have to do something. You have to provide additional capacity to bring down the trip time.

The same thing happens in our air sector, our rail sector. If we think people are going to be satisfied with 300 kilometres per hour, as soon as it becomes commonplace they're going to want to go 400 kilometres per hour. That's just the way we are.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): That's interesting. You should probably go and talk to the cross-border shoppers on the bridges in our areas on a Sunday. Maybe if that message got through...

Mr. Angus: I just want to back you up a little bit. In one of your previous answers to the chairman, you were talking about the United States. I got the impression that some of the U.S. manufacturers were working on their own high-speed technology as opposed to Bombardier bidding in Texas and elsewhere. I wasn't aware of any.

Is that what you were suggesting, just in terms of the Maglev?

Mr. Bowes: I think Maglev research is under way. The TGV is well known. I'm sure that people with the ICE have marketed their products.

We were alerting you to the fact that if, for example, Canada was the lead-off high-speed rail system, it's quite likely that some of the manufacturing facilities would be in this country. That, then, might become another export product. You could then influence the American market as opposed to the other way around.

If the first three systems that get under way in the United States are ICE technology, for example, then the mechanics of the market, because they've got the manufacturing capabilities there, etc., may dictate that it's probably a very cost-effective way, up here, even though we might like to have some other kind of system.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Atkinson): Est-ce simplement pour la durée d'un voyage?

M. Bowes: On a converti cela indirectement en durée du voyage, comme l'a dit Pierre, c'est-à-dire du début à la fin du voyage. Si nous ne sommes pas assez concurrentiels, ce sera tout simplement impossible.

Après tout, dans le cas de transport routier, on a tout simplement besoin au départ d'une route à deux voies. C'est vraiment l'exigence fondamentale partout. Par la suite, on peut porter la route à quatre voies ou à six voies, c'est-à-dire en faire une grande autoroute, mais cela dépend de l'importance que les gens accordent au temps. Une route à deux voies permet aux gens de se rendre à destination, mais il vous faudrait beaucoup plus de temps pour vous rendre chez vous par le Queensway si cette route n'avait que deux voies.

Nous accordons beaucoup de valeur au temps dans notre société. Les gens disent qu'ils ne veulent pas perdre leur temps à voyager et il faut faire quelque chose, il faut accroître la capacité des moyens de transport pour réduire la durée des voyages.

C'est la même chose dans le secteur aérien et le secteur ferroviaire. Si nous pensons que les voyageurs seront satisfaits d'une vitesse de 300 kilomètres à l'heure, dès que ce sera la norme, ils voudront aller à 400 kilomètres à l'heure. C'est ainsi que nous sommes faits.

Le président suppléant (M. Atkinson): C'est intéressant. Vous devriez peut-être aller sur les ponts dans nos régions un dimanche parler aux Canadiens qui vont faire leurs emplettes de l'autre côté de la frontière. Si vous pouviez leur faire comprendre ce message...

M. Angus: Je voudrais revenir un peu en arrière. Dans une réponse que vous donniez au président, vous avez parlé des États-Unis. J'ai eu l'impression que certains fabricants américains étaient en train de mettre au point leur propre technologie de train à grande vitesse, à l'instar de Bombardier, qui essaie d'obtenir des marchés au Texas et ailleurs. Je n'étais pas au courant.

Est-ce de cela que vous parliez, s'agissait-il du système de train à sustentation magnétique, le Maglev?

M. Bowes: Je pense que la recherche concernant le train à sustentation magnétique est déjà en cours. Le TGV est bien connu. Je suis persuadé que ceux qui possèdent la technologie ICE ont commercialisé leurs produits.

Nous voulions simplement vous avertir que si le Canada était le premier à mettre au point un système de transport ferroviaire à grande vitesse, il est tout à fait probable que certaines des installations de fabrication seraient situées dans ce pays. On pourrait en faire un autre produit d'exportation. Vous pourriez alors influencer le marché américain au lieu d'être influencé par lui.

Si les trois premiers trains à grande vitesse aux États-Unis utilisent la technologie ICE, par exemple, étant donné que la capacité de fabrication existerait là-bas, et pour d'autres raisons, les impératifs du marché nous convaindraient peut-être que c'est un système très rentable pour nous, bien que nous en aurions peut-être préféré un autre.

[Text]

[Translation]

• 1640

Mr. Angus: We'll be asking ABB and Bombardier those questions on Thursday.

Mr. Bowes: I don't know to what extent large production orders can lower unit costs, but it certainly is a factor.

Mr. Angus: Let's move away from the corridor. Does your organization have any opinions on whether or not some form of higher-speed rail would work elsewhere in Canada? We've always heard about a high-speed rail option for Calgary-Edmonton. Are there other options—Atlantic Canada, elsewhere in Ontario and Quebec aside from the extensions to Windsor and Quebec City, Sudbury perhaps, other elements in the Prairies—that we should at least take a look at?

Mr. Bowes: I lived in Alberta for eight years and was part of a task force that studied high-speed rail from Edmonton to Calgary. There's always interest in something like that. However, if you look at it purely from an investment and benefit point of view, there are very few places in Canada that have the intensity of demand to warrant anything like this. The infrastructure costs and the maintenance and operating facilities would preclude anything other than a very high-density corridor. So with respect to high-speed rail, I don't think you would have much chance.

However, that doesn't rule out significant improvements to existing rail using new technology, etc., where the economics are there. Right now, I suspect that ample capacity is provided for by rail, bus and highway modes. But you come back to the chairman's question—how much are those being subsidized and are they benefiting from public investment in roadways at the expense of something else? That debate will go on for a long time.

There are countries that force mode changes—France perhaps, with the decisions it made on its air sector—and there are examples where people have implemented taxation on automobile use to force public transit and pay for public transit investments. We are not at that point yet. In Ontario the tax is \$90 a year to have an automobile licence for an average car. That cost is perhaps \$2,500 a year in Singapore. They have a very good public transit system and that's how they view the cost to society of that system.

So we have a long way to go in using road pricing to affect mode choice, whether it's for environment or energy or cost-recovery or what have you. That's a new area in our country. But now, where it's becoming increasingly difficult to provide additional capacity, whether airport runway capacity or urban freeway capacity, the authorities are starting to look at new ways of modifying demand.

Mr. Angus: Do you agree with that?

M. Angus: Nous allons poser ces questions aux représentants de la société ABB et de Bombardier jeudi.

M. Bowes: J'ignore dans quelle mesure de grandes commandes peuvent contribuer à réduire les coûts unitaires de production, mais elles constituent certainement un facteur.

M. Angus: Laissons de côté le corridor. Votre organisme a-t-il déterminé si une forme quelconque de transport ferroviaire à grande vitesse pourrait fonctionner ailleurs au Canada? On entend depuis toujours parler de la possibilité d'un train à grande vitesse entre Calgary et Edmonton. Est-ce qu'il y a d'autres possibilités que nous devrions au moins examiner, par exemple dans la région Atlantique, ailleurs que dans le corridor Windsor-Québec, en Ontario et au Québec, peut-être à Sudbury, ou encore dans les Prairies?

M. Bowes: J'ai vécu en Alberta pendant huit ans et j'ai fait partie d'un groupe de travail qui a étudié la possibilité d'un train à grande vitesse d'Edmonton à Calgary. On s'est toujours intéressé à une telle possibilité. Cependant, du simple point de vue du rendement de l'investissement, il existe très peu d'endroits au Canada où l'intensité de la demande justifie de tels investissements. Le coût de l'infrastructure, de l'entretien et de l'exploitation rendrait l'idée impossible ailleurs que dans le corridor où la demande est très dense. Je ne pense donc pas qu'un train à haute vitesse soit possible ailleurs.

Cela n'exclut cependant pas la possibilité d'améliorer le transport ferroviaire au moyen de la nouvelle technologie, là où ce serait rentable. Pour l'instant, je pense que les transports ferroviaire et routier, y compris le service par autobus, sont amplement suffisants. Pour en revenir à la question du président, à savoir dans quelle mesure ces modes de transport sont subventionnés par les deniers publics aux dépens des autres, le débat va se poursuivre encore longtemps.

Il y a des pays qui obligent les gens à opter pour d'autres modes de transport, comme en France, par exemple, où l'on a pris certaines décisions concernant le secteur aérien, et il y a des cas où l'on a mis en oeuvre une taxe à l'utilisation de la voiture, afin d'obliger la population à utiliser les transports en commun et afin de payer les investissements dans les transports en commun. Nous n'en sommes pas encore rendus là. En Ontario, la taxe est de 90\$ par année pour un certificat d'immatriculation d'une voiture moyenne. Il en coûte peut-être 2,500\$ par année à Singapour. On y exploite un très bon réseau de transport en commun, et c'est ainsi qu'on en fait payer le coût à la société.

Nous sommes encore bien loin de l'idée d'augmenter le coût du transport routier pour obliger les gens à changer de mode de transport, que ce soit pour protéger l'environnement, économiser l'énergie ou même pour récupérer les coûts occasionnés par le transport. On commence à peine à y réfléchir dans notre pays. Quand il devient de plus en plus difficile d'accroître la capacité de certains modes de transport, qu'il s'agisse de la capacité des pistes d'atterrissage dans les aéroports ou de celles des autoroutes urbaines, les autorités commencent à envisager de nouvelles façons de modifier la demande.

M. Angus: Êtes-vous en faveur de ce principe?

[Texte]

Mr. Bowes: Yes, I agree with the more rational pricing of choice. Because I'm affected by subsidies, I make a choice that isn't always rational. If somebody wants to give me a cheap ride, then I'll take it rather than fly. If you charge me the appropriate price for my mode and I can look at it and make an intelligent choice, then I'll take it, but with full knowledge. Right now, people's choices are masked by the subsidies inherent in the whole infrastructure. The chairman asked how much that is. I don't know what it is, but it's out there.

• 1645

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much gentlemen. Thank you for a very informative brief and for answering the questions. We certainly appreciate you coming and preparing the brief on relatively short notice and for your worthwhile contribution to our study. Thank you very much.

Mr. Franche: Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): The meeting is adjourned to the call of the chair.

Thursday, December 5, 1991

• 1005

The Chairman: I will now call the Standing Committee on Transport to order.

We will hear from witnesses this morning from Bombardier Inc., as well as from ABB, as the committee continues its deliberations on the study of the feasibility of high-speed rail.

I understand that Mr. Pleau is to make a presentation on behalf of Bombardier. I would invite you to make the appropriate introductions, although hardly necessary at least in 50% of the case, and to proceed with your presentation.

• 1010

Mr. Jules Pleau (Director, TGV Project, Bombardier Inc.): I just want to tell you that Mr. Pierre MacDonald, Vice-President, TGV Project, will make the presentation.

The Chairman: The unknown other 50%.

M. Pierre MacDonald (vice-président, Groupe Matériel de transport—Bombardier Inc.; Projet TGV): Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vous remercie de l'occasion que vous m'accordez de vous présenter le point de vue de Bombardier relatif à la très grande vitesse sur rail au Canada et, en particulier, à l'implantation d'une liaison ferroviaire rapide dans le corridor Québec-Windsor.

Mais auparavant, permettez-moi de vous présenter brièvement la société dont je suis le porte-parole aujourd'hui et de vous exposer ainsi le contexte dans lequel s'inscrit l'intérêt particulier que porte Bombardier à la très grande vitesse sur rail.

[Traduction]

M. Bowes: Oui, je suis d'accord pour qu'on établisse des prix permettant de faire un choix plus rationnel. On ne fait pas toujours de choix rationnel, lorsqu'on est touché par les subventions. Si quelqu'un accepte de me transporter à bon marché, je l'accepterai plutôt que de prendre l'avion. Si vous exigez le prix qui convient au mode de transport que je choisis, je pourrai faire un choix intelligent, c'est-à-dire que je choisirai en toute connaissance de cause. À l'heure actuelle, les choix que font les gens sont camouflés par les subventions inhérentes à toute l'infrastructure. Le président a demandé à combien s'élevaient ces subventions. Je l'ignore, mais elles existent.

M. Angus: Je vous remercie, messieurs.

Le président suppléant (M. Atkinson): Je vous remercie beaucoup, messieurs. Merci de nous avoir présenté un mémoire très intéressant et d'avoir répondu à nos questions. Nous vous sommes vraiment reconnaissants d'être venus et d'avoir préparé un tel mémoire en dépit d'un préavis relativement court. Merci beaucoup de votre excellente contribution à notre étude.

M. Franche: Je vous remercie beaucoup.

Le président suppléant (M. Atkinson): La séance est levée.

Le jeudi 5 décembre 1991

Le président: Cette séance du Comité permanent des transports est ouverte.

Dans le cadre de ses délibérations sur l'étude de faisabilité d'une liaison ferroviaire rapide, le comité entend ce matin Bombardier Inc., de même que ABB.

M. Pleau présentera l'exposé de Bombardier. Je l'invite à faire les présentations d'usage, même si ce n'est nécessaire que dans 50 p. 100 des cas, et à livrer son exposé.

M. Jules Pleau (directeur, Projet TGV, Bombardier Inc.): Je vous signale que c'est plutôt M. Pierre MacDonald, vice-président, Projet TGV, qui fera l'exposé.

Le président: C'est l'autre 50 p. 100.

Mr. Pierre MacDonald (Vice-President, Transportation Equipment Group—Bombardier Incorporated, TGV Project): Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I appreciate this opportunity to present Bombardier's viewpoint on the issue of high-speed rail in Canada and most specifically on the proposed Quebec City—Windsor link.

First, I would like to outline the main characteristics of the company I represent here today, to better situate Bombardier's interest in high-speed rail.

[Text]

As you know Bombardier is a Canadian owned corporation engaged in design, development, manufacturing and marketing activities in the fields of transportation equipment, aerospace, defence and motorized consumer products. It has been doing business in Quebec and Canada for nearly 50 years now.

While it is Canadian, Bombardier has a truly international focus. It is Montreal based and many of its plants are located in Canada, but it also operates facilities in the United States, Austria, Belgium, France, the United Kingdom and Finland, employing in total some 25,000 employees.

Bombardier is recognized as the leading North American manufacturer of rail transit equipment. Together with its Austrian, Belgium, French and British subsidiaries, it offers a complete range of urban, suburban and intercity vehicles world-wide.

The company is also at the forefront of the Canadian aerospace industry. Its Canadian group produces the Challenger business jet, the CL-415 amphibian, the 50-passenger regional jet and airframe components for other aircraft builders. It is also one of the world's leading specialists in unmanned airborne surveillance systems. In addition, through two subsidiaries, Learjet in the United States and Shorts in Northern Ireland, Bombardier enjoys a solid presence in the American and European aerospace industry.

Finally, Bombardier is world leader of the snowmobile industry with its Ski-Doo line, and recently entered the watercraft market with its Sea-Doo products. The company, which reached revenues of \$2.8 billion in 1990-91, makes more than 90% of its sales outside Canada, marketing its finished products in some 50 countries of the world on 5 continents.

Il est clair que cette société ne serait pas où elle est aujourd'hui si elle n'avait pas réussi à se maintenir à l'avant-garde de la technologie dans tous ses secteurs d'activités.

Selon le cas, elle a choisi de développer sa propre technologie ou d'en acquérir, par voie de licence et de transfert. Lorsqu'elle signe des accords de licence ou de coparticipation, elle a ensuite recours à ses propres compétences en matière de recherche et de développement pour maîtriser la technologie ainsi acquise. Puis elle améliore et adapte les produits aux exigences des marchés qu'elle vise. C'est justement cette façon de procéder qui lui a permis de devenir un chef de file mondial dans le secteur du matériel de transport en commun.

Le succès de Bombardier reflète un esprit d'entreprise doublé d'une recherche constante de l'excellence fondée sur le contrôle de la qualité et le respect du client.

Je crois que Bombardier a prouvé qu'une entreprise canadienne peut se tailler une place dans des marchés internationaux complexes. Elle est passée de la fourniture de véhicules chenillés, construits dans un modeste garage, à l'exploitation de vastes usines qui produisent du matériel sophistiqué destiné au transport ferroviaire et aérien.

[Translation]

Comme vous le savez, Bombardier est une compagnie de propriété canadienne établie au Québec depuis bientôt 50 ans. Elle exerce ses activités de conception, de développement, de fabrication et de commercialisation dans les domaines du matériel de transport, de l'aéronautique, de la défense et des produits de consommation motorisés.

Quoique canadienne, Bombardier est une entreprise à vocation internationale. Son siège social est situé à Montréal, et bon nombre de ses usines se trouvent au Canada, mais elle exploite aussi des usines aux États-Unis, en Autriche, en Belgique, en France, au Royaume-Uni et en Finlande, employant au total environ 25,000 personnes.

Bombardier est reconnue comme le chef de file de l'industrie nord-américaine du matériel de transport-voyageurs ferroviaire. Avec ses filiales autrichienne, belge, française et britannique, elle offre aux marchés mondiaux une gamme complète de véhicules destinés au transport urbain, de banlieue et interurbain.

La société est également au tout premier plan de l'industrie canadienne de l'aéronautique. Son groupe Canadair produit le biréacteur d'affaires Challenger, l'avion amphibie CL-415, le biréacteur de transport régional Regional Jet et des composants de structure pour d'autres avions, et est un chef de file mondial pour les systèmes de reconnaissance aérienne sans pilote. Grâce à deux filiales, Learjet aux États-Unis et Shorts en Irlande du Nord, Bombardier s'est assuré une solide présence dans l'industrie aéronautique américaine et européenne.

Enfin, Bombardier est le leader mondial de l'industrie de la motoneige, avec ses produits Ski-Doo, et a récemment abordé le marché des motomarines avec le produit Sea-Doo. La société, dont le chiffre d'affaires était de 2,8 milliards de dollars au 31 février 1991, réalise plus de 90 p. 100 de ses ventes à l'extérieur du Canada, avec des produits finis expédiés dans plus de 50 pays, sur cinq continents.

Obviously, our company would not be where it is today without having stayed at the leading edge of technology in all of its business segments.

Depending on the situation, this was done either through the development of its own technology or through technology acquisition, by way of licencing or transfer agreements. In the case of licences or joint ventures, we draw on our own R & D expertise to achieve control of the acquired technology. Then, the products are improved and adapted to meet the requirements of our target markets. Such was the approach used by Bombardier to become a world leader in the field of rail transit equipment.

Bombardier's success also stems from entrepreneurial spirit, backed by a commitment to excellence through quality control and respect for the client.

I believe Bombardier has shown that a Canadian company can carve a place for itself in complex international markets, going from building tracked vehicles in a small country garage to producing sophisticated air and rail transportation equipment in large industrial facilities.

[Texte]

Dans tous les cas, Bombardier s'est développée à partir d'un premier marché de base donnant accès à la maîtrise d'une technologie et ouvrant la voie aux marchés d'exportation.

• 1015

Bombardier's achievements have always helped transfer technology to Canada while generating important spin-offs in terms of job creation and contributing to improved specialized skills and expertise in several sectors of the Canadian industry.

We actually do business with more than 1,000 companies, which supply about 60% of the parts and components we need to acquire externally for our finished products.

Dynamique et progressiste, Bombardier est évidemment toujours à la recherche de nouvelles avenues pour assurer sa croissance. Elle vise notamment à élargir le champ de ses activités en fonction de deux grands critères: l'accès à des technologies de pointe et la possibilité de progresser par l'application de ses propres ressources en fabrication, en mise en marché et en gestion de technologies.

C'est dans ce contexte que Bombardier a conclu un accord d'association avec son partenaire franco-britannique GEC Alsthom pour la réalisation des projets TGV en Amérique du Nord et s'est engagée dans la promotion de la très grande vitesse sur rail avec la technologie TGV.

J'aimerais, à cet égard, mettre en relief, ici, l'importance que pourrait avoir l'implantation d'un système efficace et de haute performance, en termes de retombées sur l'économie canadienne en général et sur notre industrie du matériel de transport en particulier.

Tout d'abord, nous pensons que l'implantation d'une liaison TGV entre Québec et Windsor constitue une occasion unique d'offrir aux Canadiens un service de transport dont ils ont grandement besoin pour une meilleure qualité de vie du public voyageur, certes, mais aussi comme outil de développement économique des régions desservies et pour résoudre le problème croissant de l'engorgement des aéroports et satisfaire aux exigences d'économie d'énergie et de respect de l'environnement.

Or, la technologie du TGV est une technologie de pointe qui respecte l'environnement et dont la sécurité, la fiabilité et la rentabilité ont été démontrées par plus de 12 ans d'exploitation.

Let's not deceive ourselves: to achieve the objectives of very high speed on rail—and I do say "very high speed" in relation to just "high speed"—a certain number of basic conditions must be met. Among others, the duration of the trip must be short enough to compete with air travel and, in some cases, with the automobile and bus. The system's performance and reliability must be proven in order to avoid the uncertainties and the hazards of experimentation.

From this angle, only the TGV system proposed by Bombardier and GEC Alsthom can provide the essential characteristics for the profitable operation of a truly high-speed rail link in the Quebec City-Windsor corridor.

[Traduction]

In each case, Bombardier grew from a first base market which gave us access to technology we could control and opened the way to export markets.

Les succès remportés par Bombardier ont toujours contribué au transfert de technologies vers le Canada et entraîné ici d'importantes retombées, sous l'angle de la création d'emplois et du perfectionnement d'une main-d'oeuvre spécialisée et compétente dans plusieurs secteurs de l'industrie canadienne.

Il faut savoir, en effet, que la société fait affaire avec plus de 1,000 entreprises canadiennes qui fournissent environ 60 p. 100 des pièces et composants qu'elle doit obtenir de sources externes pour ses produits finis.

As a dynamic and progressive company, Bombardier is always seeking new opportunities for growth. Two major criteria underlay our efforts to widen the scope of our activities: state-of-the-art technology and the potential to create value through the application of our expertise in manufacturing, marketing and technology management.

In line with this strategy, a few years ago Bombardier signed a partnership agreement with the French-British GEC Alsthom group for TGV projects in North America and later became involved in promoting very high-speed rail transportation with the TGV technology.

I would like, at this point, to illustrate how the implementation of a high-performance and efficient system would have major impact on the Canadian economy in general, and on the transportation equipment industry in particular.

Let me first say that we consider the implementation of a TGV system between Quebec City and Windsor as a unique opportunity to provide Canadians with a much-needed passenger service, not only as a means to improve the travellers' well-being, but also as a tool for economic development in the regions being served by the network, in addition to solving the growing problem of airport congestion and meeting energy saving and environment protection requirements.

The TGV technology is indeed respectful of the environment and it has been proven by more than 12 years of safe, reliable and profitable operation.

Car, il ne faut pas s'y tromper, pour réaliser les objectifs de la très grande vitesse sur rail, il faut absolument qu'un certain nombre de conditions de base soient réunies. Celles-ci portent notamment sur le temps de parcours, qui doit être assez rapide pour concurrencer l'avion, ainsi que sur la performance et la fiabilité éprouvées du système, qui ne doit pas laisser place aux aléas de l'expérimentation.

De ce point de vue, seul aujourd'hui le TGV que proposent Bombardier et GEC Alsthom réunit les conditions essentielles à une exploitation rentable d'une liaison ferroviaire authentiquement rapide dans le corridor Québec-Windsor.

[Text]

We cannot make the report of the Carman-Bujold Ontario-Quebec Task Force say what it did not say. We can, however, stress that one of the fundamental conclusions of the report is in favour of a technology that can reach the specific speed levels of 300 kilometres per hour or more.

I quote here from their recommendation number 14, which says that:

there should be a full examination of the feasibility of introducing in the future a high-speed passenger rail service based on technologies capable of speeds well in excess of 300 kilometres an hour.

As you know, only the TGV technology can generate the performance recommended by the task force report.

En effet, le TGV Atlantique roule déjà quotidiennement à 300 kilomètres/heure sur les lignes Paris—Le Mans et Paris—Tours et, en 1993, la vitesse commerciale du prochain réseau Paris—Lille sera de 320 kilomètres/heure.

Vous vous souviendrez peut-être qu'en mai 1990, une rame du TGV Atlantique a battu le record du monde de la vitesse sur rail, atteignant 515,3 kilomètres/heure dans le cadre d'une série d'essais. Des études sont actuellement en cours pour la mise au point d'une troisième génération du TGV, qui pourrait rouler à une vitesse commerciale de 350 kilomètres/heure dès l'an 2000.

C'est à cette technologie que nous, chez Bombardier, avons maintenant accès, dans le cadre de notre accord avec GEC Alsthom. Et c'est cette technologie que nous pouvons fièrement faire nôtre pour la proposer aux Canadiens et l'exporter aux États-Unis, et plus tard, peut-être même au Mexique.

N'oublions pas, en effet, que, pour nous, le Canada ne constitue pas un marché d'importation comme pour d'autres, mais un marché de base favorisant la conquête du marché extérieur.

Lors d'un exposé devant la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, le président de Bombardier, M. Raymond Royer, faisait observer que les pouvoirs publics avaient un rôle de premier plan à jouer dans la mise en place et dans la gestion des infrastructures de transport.

• 1020

As you know, this is already the case in the areas of air and maritime transportation. Transport Canada builds, operates and maintains airports and ports. It makes them accessible through user fees to air and maritime carriers.

The situation is similar in road transportation. The provinces build, operate and maintain the roads and make them accessible to automobile and truck drivers, basically using the gasoline tax as a user fee.

This active participation of public agencies in the provision of transportation services is considered normal and not as subsidies that contradict economic realities, especially today.

Is there is any reason, then, asked Mr. Royer, why Canadian public authorities would not have a similar input in passenger rail transportation, whether suburban or intercity?

[Translation]

Nous ne ferons pas dire au rapport du groupe de travail Carman-Bujold ce qu'il n'a pas dit. Nous ne pouvons cependant nous empêcher de retenir qu'une conclusion fondamentale du rapport favorise une technologie permettant un créneau de vitesse de 300 kilomètres-heure et plus.

Je cite une partie de la recommandation 14, qui se lit comme suit:

on devrait procéder à une étude de faisabilité complète portant sur la mise en place dans le futur d'un service de train rapide pour passagers à partir de technologies capables de dépasser largement la vitesse maximale de 300 kilomètres-heure.

Comme vous le savez, seule la technologie du TGV peut garantir les performances que recommande le rapport du groupe de travail.

The TGV Atlantique is already running daily at 300 kilometres per hour on the Paris-Le Mans and Paris-Tours lines and, in 1993, the commercial speed of the Paris-Lille network will reach 320 kilometres per hour.

You may recall that, in May 1990, a TGV Atlantique trainset beat the world record for rail speed, reaching 515.3 kilometres per hour during a series of tests. Studies are under way for the development of the third generation TGV, which could run at a commercial speed of 350 kilometres per hour by the year 2000.

This is the technology to which Bombardier has access as a result of its agreement with GEC Alsthom, a technology we are proud to make our own so that we may provide it to Canadians and export it to the United States, and maybe later, to Mexico.

It must be remembered, indeed, that for Bombardier Canada is not an import market, but rather a base from which to conquer foreign markets.

In a presentation he made to the Royal Commission on National Passenger Transportation last year, Bombardier President Raymond Royer pointed out that the government has a major role to play in implementing and managing transportation infrastructures.

Comme vous le savez, cela se fait déjà dans le transport aérien et dans le transport maritime. Transports Canada construit les aéroports et les ports, les exploite, les entretient et en loue l'utilisation aux transporteurs aériens et maritimes.

Cela se fait aussi dans le transport routier. Les provinces construisent les routes, les exploitent, les entretiennent et en louent l'utilisation aux automobilistes et camionneurs, en principe par le truchement de la taxe sur l'essence.

Ces interventions des pouvoirs publics sont considérées comme normales, et non pas comme des subventions qui iraient à l'encontre d'une certaine rationalité économique, surtout aujourd'hui.

Par quelle logique, se demandait M. Royer, les pouvoirs publics canadiens n'agissent-ils pas de façon analogue dans le transport-voyageurs sur rail, qu'il soit interurbain ou de banlieue?

[Texte]

Viewed from this angle, the contribution requested from the public authorities in the establishment of the TGV system infrastructure and network would represent the same type of investment as that which is made for building ports, airports and highways—with one important difference, however.

Contrary to what happens with the other modes, the investment would be required for only a part of the infrastructure, the rest being taken up by the private sector, and the government would not be required to assume the administrative and maintenance costs of the infrastructure.

In addition, such government investment would not only solve major transportation problems of the Quebec City-Windsor corridor for generations to come, but it would also generate substantial economic benefits. In fact, the TGV system project is, without a doubt, the most important economy-boosting project that has been proposed to Canadians in decades, as well as the biggest private investment project in Canadian history.

La mise en service d'une liaison TGV dans le corridor Québec-Windsor ouvre des perspectives dont on ne se rend pas encore tout à fait compte et qui touchent le développement économique, la primauté canadienne dans la technologie ferroviaire à grande vitesse en Amérique du nord et l'intensification des échanges de toutes sortes entre les régions desservies par le TGV. Et ceci, sans parler des possibilités à plus long terme de desservir de la même façon des corridors tels Calgary—Edmonton et Vancouver—Seattle, et le rattachement, également, avec d'autres villes de notre voisin du Sud.

Sur le plan de l'emploi, il s'agit de créer au-delà de 120,000 emplois—directs, indirects et induits—pendant la phase de la construction. Sur le plan des transferts de technologies et des ententes industrielles, nous ferons de notre pays un centre d'excellence du transport ferroviaire à grande vitesse.

En fait, nous avons déjà identifié plus de 100 sociétés européennes qui fournissent, à l'heure actuelle, des produits ou services spécialisés aux projets européens de TGV et qui, du point de vue économique, pourraient trouver avantageux de transférer leurs technologies à des entreprises canadiennes. Nous collaborons d'ailleurs déjà avec les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec pour que cela se réalise.

Meanwhile, our partner, GEC Alsthom—who, with its parent group, employs more than 5,000 people in Canada in various commercial and industrial activities representing revenues of over \$1 billion per year—is currently carrying out a \$100-million development program to upgrade the TGV in conjunction with the French National Railways and the French government. Our licence entitles us to benefit from all of the results of this research.

On our part, we are actively looking into the best ways of associating a number of Canadian universities into the European programs and of developing, in co-operation with industry, new programs that are based on North American conditions.

[Traduction]

À cet égard, la contribution des pouvoirs publics prévue pour la mise en place des infrastructures et du réseau nécessaire à l'implantation d'une liaison TGV représentera le même type d'investissement que ceux affectés à la construction des aéroports, des ports et des autoroutes, à une importante différence près cependant.

Contrairement aux exemples que je viens de citer, les investissements ne seront requis que pour une partie des infrastructures—le reste étant pris en charge par l'entreprise privée—et n'entraîneront aucune obligation des pouvoirs publics à assumer les coûts de gestion et d'entretien.

De surcroît, les investissements ainsi consentis auront pour effet non seulement de résoudre pour des générations le problème du transport dans le corridor Québec-Windsor, mais aussi d'engendrer des retombées économiques considérables. En fait, le projet d'implantation d'une liaison TGV constitue, sans l'ombre d'un doute, le plus important projet de relance économique à avoir jamais été proposé aux Canadiens depuis des décennies, en même temps que le plus important projet d'investissement privé de l'histoire du Canada.

The implementation of a TGV link in the Quebec City-Windsor corridor holds more opportunities than we can even begin to realize—opportunities for economic development, for setting Canada's leading role in high-speed rail technology in North America, and for an increase in all types of activities and exchanges between the areas served by the TGV. All of that, to say nothing of the more distant possibilities to serve the Calgary-Edmonton and Vancouver-Seattle corridors in the same manner, with maybe other American cities joining in.

In terms of employment, the project would create more than 120,000 direct, indirect and induced jobs in Canada during the construction phase. In terms of technology transfers and industrial agreements, it would make our country a centre of excellence in high-speed rail.

Indeed, we have identified over 100 European companies that currently supply specialized products to the European TGV projects and that would find it economically more advantageous to transfer their technology to a Canadian company, rather than set up their own North American operations. We have already begun to work on this matter with the Quebec and Ontario governments, as well as the Government of Canada.

Pendant ce temps, notre partenaire, GEC Alsthom, dont le groupe emploie au Canada plus de 5,000 personnes dans des activités diversifiées qui représentent un chiffre d'affaires canadien de plus de 1 milliard de dollars, est actuellement engagée, conjointement avec la SNCF et le gouvernement français, dans un programme de développement de 100 millions de dollars. Ce programme a pour but d'optimiser la performance du TGV. Notre accord nous donne accès à tous les résultats de cette recherche.

De notre côté, nous travaillons en ce moment à examiner les meilleurs moyens d'associer les universités canadiennes aux programmes européens et de développer, en collaboration avec notre industrie, des programmes de recherche et de développement qui tiennent compte des réalités nord-américaines.

[Text]

The Quebec City-Windsor TGV project would constitute an excellent base from which our transportation equipment industry could supply TGV train sets to the more than 20 identified corridors in North America that are suitable for or seem to be suitable for high-speed rail projects.

It is likely that the same would apply to those companies involved in electrification, signalling, track, other railway equipment and infrastructure.

Over the years, the economic impact for Canada could thus be many times greater than that of the first project.

The Texas TGV project confirms how attractive this technology is. It should be pointed out, in the case of Texas, that the choice of the technology was made at the end of a long and careful assessment of all the high-speed rail technology currently available in the world.

• 1025

Je sais cependant que bon nombre de Canadiens—et, j'en suis sûr, beaucoup d'entre vous—se demandent quel sera le coût public à payer pour toutes ces retombées. J'y ai déjà fait référence il y a un instant et j'aimerais y revenir de façon plus précise encore.

Notre projet de liaison TGV Québec-Windsor, proposé par TGV Canada, est un projet du secteur privé. C'est le secteur privé qui en prend l'initiative et c'est lui qui devra en assumer toute la responsabilité et, ne l'oublions pas, tous les risques. Dans cette optique, la contribution des gouvernements doit donc être vue comme un apport initial, partiel et unique.

Le président du Conseil et chef de la direction de Bombardier, M. Laurent Beaudoin, s'exprimant lui aussi devant la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, s'est engagé à ce que les formes et l'ampleur de l'apport initial et unique des gouvernements soient connues au terme de toutes les études de faisabilité, et donc déterminées avant le début du projet TGV Canada.

Pour le reste, c'est le secteur privé qui assumera la responsabilité et les risques de l'exploitation, ce qui exclut les subventions gouvernementales. Les données qui ont été recueillies sur l'achalandage figurent dans notre étude de pré-faisabilité que j'ai l'honneur de déposer aujourd'hui au Comité. Et j'ai ici, monsieur le président, copie de ce qui est le résultat de cette étude de pré-faisabilité. Les données recueillies, dis-je, permettent d'ailleurs de croire que la tarification pourra être maintenue à un niveau compatible avec la capacité des Canadiens de payer pour un service rapide, efficace et de haute qualité.

Mr. Chairman, we have taken and we often take pride in the ability of Canadians to rise to the great transportation challenges presented by this country. But do we actually meet these challenges? The answer is not so clear when we consider that many countries have taken a long lead on Canada in this field of very high-speed rail—France, Japan, Germany, now the United States and others. In countries whose population is smaller than that of Canada, for instance

[Translation]

L'implantation du TGV sur le réseau Québec-Windsor offrira à notre industrie du matériel de transport un formidable point d'appui pour la fourniture de trains TGV dans la vingtaine de corridors nord-américains dont le profil justifie la mise en place d'un tel mode de transport.

Il en sera sans doute de même pour les sociétés ayant participé au projet, notamment pour l'électrification, la signalisation, les voies ferroviaires, les autres matériels et les infrastructures.

À long terme, nous savons que les retombées économiques seront pour le Canada plusieurs fois supérieures à celles du premier projet.

L'exemple du Texas témoigne de l'attrait qu'exerce ce train. Il faut souligner, à ce sujet, que le choix de la technologie du TGV au Texas a été fait au terme d'un long et minutieux processus d'évaluation de toutes les technologies de grande vitesse sur rail disponibles dans le monde entier.

Many Canadians—and, I am quite sure, many of you—are wondering what the public cost will be for all of these spin-offs. I already touched on this issue briefly a moment ago and I would like to elaborate on it at this point.

May I stress once more that the proposed Quebec City-Windsor link is a private sector project. The private sector took the initiative and the private sector will assume all of the responsibilities and, it goes without saying, all of the risks. The government's share should therefore be understood as an initial, partial and non-recurrent contribution.

Also speaking before the Royal Commission on National Passenger Transportation, Bombardier Chairman and CEO Laurent Beaudoin promised that the nature and size of this initial and non-recurrent investment would be defined during the feasibility studies—which would be done in co-operation with a consortium of six major banks—and would therefore be known before the beginning of the project.

As for the rest, the private sector will be assuming the risks and responsibility of the system operation, thus ruling out government subsidies. The ridership data collected in our pre-feasibility study, which I was pleased to table today before this committee, with all its findings, lead us to believe that rates will be maintained at a level in keeping with the Canadian public's capacity to pay for a rapid, efficient and high-quality service.

Monsieur le président, nous nous réclamons souvent de la capacité qu'ont les Canadiens de relever les grands défis qui se posent dans ce pays en matière de transport. Mais qu'en est-il vraiment? On peut se le demander quand on constate que de nombreux pays ont pris depuis longtemps une longueur d'avance sur le Canada en ce domaine: la France, le Japon, l'Allemagne et maintenant les États-Unis et d'autres. Dans des pays moins peuplés que le nôtre,

[Texte]

Australia, Belgium and the Netherlands, government and industry are actively working together on high-speed rail projects.

Mr. Chairman, we believe it is high time to see a new era begin for our country's passenger transportation. Let us make a decision.

Thank you for your attention. I and my colleague Jules Pleau, the director of TGV projects in America, are at the disposal of the committee to answer questions.

The Chairman: Thank you, Mr. MacDonald. I will ask Mr. Keyes to lead off the questioning.

Mr. Keyes (Hamilton West): Welcome, Mr. MacDonald. It's good to see you again, Jules. Welcome to the committee and thank you for what is certainly a most thorough and comprehensive examination of high-speed rail and its possibilities and feasibilities in the corridor. There are no doubt going to be some pretty tough questions coming your way vis-à-vis your technology versus a less expensive technology for this country.

You are absolutely right, Mr. MacDonald, Canadians are going to want to stand up and face the challenge of a new system of transportation in this country. It is our responsibility also, of course, to realize there is an even bigger challenge facing this country these days, and that's an economic one of how much money is in the coffers.

I want to come back to a remark you made about the Ontario-Quebec report. I put a question to Mr. Carman the other day when he was before our committee about the Ontario-Quebec report, specifically recommendation number 14. It was simply this: does the recommendation rule out a technology like ABB, for example? His reply was that it didn't, that it wasn't the intention of the report to rule out any technology, including ABB.

• 1030

I understand from previous witnesses and from other contributors and from our tour abroad—and Mr. Carman mentioned it again as a reason why they weren't ruling out any other system—that the key to a successful high-speed rail system isn't necessarily the opportunity to travel at 300 kilometres an hour on a dedicated route in the corridor, but moreover the examination of the time lapse between travelling from the city of Toronto to the city of Montreal. So the time of travel, not necessarily the speed at which the train travels, was key to a successful HSR system.

That brings me to my question for you, Mr. MacDonald. You have indicated to us that the time of travel between Toronto and Montreal, for example, would be in the neighbourhood of 2 hours and 45 minutes on a high-speed dedicated rail, but the ABB system has also indicated the same travel time of 2 hours and 45 minutes between Toronto and Montreal. You have to ask the question of why the government would want to spend more money for a dedicated track system as opposed to upgrading an existing track system at far less expense.

[Traduction]

comme l'Australie, la Belgique et les Pays-Bas, les pouvoirs publics et l'industrie se sont engagés conjointement et activement dans des projets de train à grande vitesse.

Monsieur le président, il est grand temps, croyons-nous, qu'une ère nouvelle s'ouvre pour le transport-voyageurs dans notre pays. Prenons-en la décision.

Je vous remercie de votre attention et suis naturellement, ainsi que mon collègue, M. Jules Pleau, à la disposition du comité pour toute question que vous souhaiteriez nous poser.

Le président: Merci, monsieur MacDonald. M. Keyes sera le premier à poser des questions.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bienvenue, monsieur MacDonald. Heureux de vous revoir, Jules. Et merci de cet examen très fouillé et très complet d'une liaison à grande vitesse et de ses possibilités dans le corridor. Il y aura sûrement des questions au sujet de la comparaison entre votre technologie et une technologie moins coûteuse dans ce contexte.

Vous avez raison de le souligner, monsieur MacDonald, les Canadiens vont vouloir accepter le défi d'un nouveau système de transport pour ce pays. Cependant, ils comprennent que le pays fait actuellement face à un défi encore plus considérable: l'état de nos finances.

Je reviens à une de vos observations au sujet du rapport Ontario-Québec. J'ai posé la même question à M. Carman l'autre jour, lorsqu'il a comparu devant le comité au sujet de ce rapport; la question avait trait plus précisément à la recommandation numéro 14. Le rapport exclut-il une technologie comme celle d'ABB, par exemple? Selon lui, non, le rapport n'écarte aucune technologie, celle d'ABB ou une autre.

Si je me fie à ce que nous avons appris de témoins antérieurs, de gens qui ont examiné la question, à ce que nous avons appris également lors de notre tournée à l'étranger—et c'est la raison pour laquelle les autres technologies ne sont pas écartées, selon M. Carman—la clé du succès d'un réseau ferroviaire grande vitesse n'est pas nécessairement de permettre une vitesse de 300 kilomètres/heure sur un itinéraire donné dans un corridor, mais a plutôt à voir avec le temps requis pour relier des villes comme Toronto et Montréal. Donc, c'est le temps du déplacement, et non pas la vitesse, qui est un facteur déterminant.

Ce qui m'amène à vous poser cette question, monsieur MacDonald. Selon votre proposition, le temps requis pour effectuer par TGV le trajet Toronto-Montréal, par exemple, serait de 2 heures et 45 minutes environ; avec le système ABB, ce serait également 2 heures et 45 minutes, semble-t-il. Pourquoi le gouvernement dépenserait-il plus d'argent pour un TGV quand il pourrait se contenter d'améliorer le réseau existant?

[Text]

Mr. MacDonald: The ridership is the basis of any system. You would not put up a system for the pure purpose of having one that a few people would use. It has to be able to provide a proper return on the investment in more ways than one, more ways than just financially. The travelling times between city centre and city centre are indeed one of the main things—not the only thing—that will attract ridership.

Regarding 2 hours and 45 minutes, we have put out that time on the basis of the TGV Atlantique on a route coming out of Montreal. It has a suburban stop on the island of Laval, a stop in Ottawa-Hull, goes on to Toronto, has a stop at the Guildwood Station, and then proceeds into Union Station. That is also a route, as I stress, going through Ottawa.

If the train was to travel without any stops at the suburban stations and/or Ottawa, which I believe some of those trains would probably be doing on peak hours, the travelling time would be approximately 2 hours and 30 minutes or less.

Furthermore, as I've indicated, the next generation of TGV will be travelling Paris-Lille at 320 cruising speed—not top speed, but cruising speed. That has to be remembered. The other generation being developed under the present program is aimed at travelling at 350 cruising speed. We are therefore looking at a possibility of 2 hours and 20 minutes direct, through Ottawa, in time of realization of the Canadian project.

Mr. Janson and the people of ABB are here, so they can answer much better than I, but I believe the route they had retained and on which they initially quoted 2 hours and 45 minutes is the route that would not go through Ottawa. It would go south of Ottawa and there is no provision for suburban station stops. I think one has to compare apples with apples.

Furthermore, the TGV is a proven technology that does these performances every day. My understanding is that currently the competition's X-2000 travels every day. It has a certain number of train sets in Sweden and generally peaks cruising at 180 kilometres an hour. I believe it is next year or sometime in 1993 that they hope to be operating at their planned peak cruising speed of 200 kilometres an hour on that line. The project ABB has presented for the Sprintor is a train, I understand, to be developed on the basis of the technology of the X-2000.

• 1035

That brings us to the question of cost. I suggest to you that just by verifying the estimates of cost of the Carman-Bujold Ontario-Quebec Task Force at page 4-21, looking at what it would cost at 200 kilometres an hour range of speeds, 300, or 400, you will notice that when you move from 200 to 300, you fall in from what I would say is a train that generally has a powerful locomotive that pulls cars at a speed that has already been performed in many other places in the world, including Sweden, in the 200 range. But when you fall into 250 kilometres or more, you fall into the very high speed range. Then it becomes a question of a system; it becomes a different signalling system. It becomes a very different set of

[Translation]

M. MacDonald: C'est l'achalandage qui détermine le réseau, quel qu'il soit. Il est inutile d'établir un réseau qui serait peu utilisé. Il faut que le réseau assure un rendement adéquat de l'investissement, et ce, non pas seulement sur le plan financier. Le temps de déplacement de centre-ville à centre-ville est l'un des principaux facteurs—non pas le seul—qui déterminent l'achalandage.

En ce qui concerne les 2 heures et 45 minutes, nous avons établi ce temps en prenant le TGV Atlantique et un trajet partant de Montréal. Il y aurait un arrêt en banlieue sur l'île de Laval, un arrêt à Ottawa-Hull; ensuite, le train filerait vers Toronto, ferait un arrêt à la gare Guildwood et un dernier à la gare Union. Je souligne le fait que le trajet passerait par Ottawa.

Si le train ne s'arrêtait pas aux gares de banlieue ou à Ottawa, comme il pourrait probablement le faire aux heures de pointe, il pourrait effectuer le trajet en deux heures et 30 minutes ou moins.

Par ailleurs, comme je l'ai indiqué, la prochaine génération de TGV pourrait effectuer le trajet Paris-Lille à une vitesse de croisière de 320 kilomètres/heure—je dis bien que ce sera la vitesse de croisière, et non pas la vitesse maximale. C'est un point important. La prochaine génération du TGV sera conçue pour voyager à une vitesse de croisière de 350 kilomètre/heure. Le projet canadien, c'est d'atteindre 2 heures et 20 minutes sur un parcours passant par Ottawa.

M. Janson et les représentants d'ABB sont présents; ils sont mieux placés que moi pour répondre à la question, mais je pense que le trajet pour lequel ils ont prévu 2 heures et 45 minutes est un trajet qui ne passe pas par Ottawa. Il passe au sud d'Ottawa et ne comporte pas d'arrêt dans les gares de banlieue. Il faut comparer les mêmes choses pour que la comparaison tienne.

En outre, la technologie du TGV est bien établie et fait ses preuves tous les jours. Il semble que le train concurrent, le X-2000, soit également en au service tous les jours. Il y a un certain nombre de rames en Suède qui se déplacent de façon générale à une vitesse de croisière de 180 kilomètres/heure. Ce n'est que l'an prochain ou en 1993 qu'on prévoit atteindre la vitesse de croisière optimale prévue au départ de 200 kilomètres/heure sur cette voie. Le projet ABB de train Sprintor fait essentiellement appel, si je comprends bien, à la technologie du X-2000.

Cela nous amène à la question des coûts. Si vous vérifiez le devis à la page 4-21 du document du Groupe de travail Carman-Bujold de l'Ontario et du Québec, vous verrez quel sera le prix pour des vitesses de l'ordre de 200, 300 ou 400 kilomètres/heure et vous constaterez que lorsqu'on passe de 200 à 300, on s'écarte de ce que l'on pourrait appeler un train qui a en général une locomotive puissante qui tire des wagons à une vitesse qui a déjà été réalisée en de nombreux autres endroits du monde, y compris la Suède, c'est-à-dire autour de 200 kilomètres/heure. Lorsqu'on arrive à 250 kilomètres ou davantage, on tombe dans la catégorie de la très grande vitesse. Se pose alors toute la question du

[Texte]

maintenance, maintenance of the tolerances and the symmetry of the track. It is a communications system that is different. It is an electric system that is different. The tensions on the catenary, for example, do not resemble at those speeds anything that you use on much lower speeds.

If you use those figures and if you look attentively—and we are pleased to see that the three governments got together to do a feasibility study, and I expect they will be looking much more closely at these things—you will find that there is a tremendous difference between probably what was an excellent media presentation and actual accounting figures, bringing it down to the nitty-gritties, before you undertake such a project.

Mr. Keyes: It is true, too, when you mentioned the 200-to 300-kilometre-an-hour block, the difference between them. . . But is it not so that once you crest the 300-kilometre-an-hour block and more, that is when the curve no longer, for economic savings, continues to rise but then levels off and starts to come down?

Mr. MacDonald: The curve is known as accentuated. You do not have this very important point where it makes the difference between taking your competitor's mode of transportation and yours, but there is still improvement. Bear in mind that for the TGV, its speed—if we want to boast about it—is 515.3 kilometres an hour, 320 miles an hour, but it certainly doesn't cruise at that. Its cruising speed, the speed that it can maintain to provide the travelling times, is 300. But we do believe, and there is \$100 million being spent on this, that we will wind up before the end of the decade with a train that will be capable of sustaining 350 kilometres an hour cruising speed, while still producing more energy conservation.

Mr. Keyes: I am going to come back again when we do our second round because there are so many questions we would like to ask of you. Just before they leave me to go on to the next questioner, because of our time restraints, I would like to mention that congratulations are in order for your achievement in obtaining the UTDC system and the company that makes the rail cars for GO and for TTC, etc.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Where is that company located, Stan?

Mr. Keyes: Fortunately for our friend, the member from Thunder Bay, this is a very exciting day for him.

Just as an aside, I wonder if I could be permitted just to quickly ask you a question off the side. There is speculation out there that the UTD sale would pave the way for another Bombardier purchase and that of de Havilland. Are you prepared to comment at all on that speculation?

Mr. MacDonald: No, I am not prepared to comment at all.

Mr. Keyes: Thank you very much, Mr. Chairman. That is why I thought I would just mention it as an aside.

The Chairman: Okay, we'll pass on.

[Traduction]

système; le système de signalisation devient différent. Les normes d'entretien sont très différentes, ainsi que le maintien des tolérances et de la symétrie des voies. C'est un système de communication différent. C'est un système électrique différent. Les tensions de la caténaire, par exemple, ne ressemblent pas, à de telles vitesses, à ce que l'on utilise pour des vitesses bien inférieures.

Si vous regardez très attentivement ces chiffres—et nous sommes heureux de voir que les trois gouvernements se sont rassemblés pour procéder à une étude de faisabilité, et je pense qu'ils vont étudier de très près ces choses—vous constaterez qu'il y a une énorme différence entre ce qui a sans doute été une excellente présentation aux médias et les chiffres correspondant aux données comptables réelles, qui rendent davantage compte de la réalité, avant d'entreprendre un tel projet.

M. Keyes: Cela est vrai aussi lorsqu'on parle de l'éventail des 200 à 300 kilomètres/heure, la différence entre ces vitesses. . . Mais ne se trouve-t-il pas qu'une fois qu'on atteint les 300 kilomètres/heure et qu'on les dépasse, la courbe n'augmente plus pour ce qui est des économies réalisées, mais plafonne avant de commencer à redescendre?

M. MacDonald: On dit que la courbe est accentuée. Il n'y a pas ce point très important qui fait toute la différence entre le fait de choisir le moyen de transport de votre concurrent et le vôtre, mais cela constitue tout de même un progrès. Il ne faut pas oublier que pour le TGV, sa vitesse—si nous voulons la vanter—est de 515,3 kilomètres/heure, c'est-à-dire 320 milles à l'heure, mais ce n'est pas sa vitesse de croisière. Sa vitesse de croisière, c'est-à-dire la vitesse qu'il peut maintenir pour respecter les horaires, est de 300 kilomètres/heure. Mais nous pensons, et on consacre à cela 100 millions de dollars, pouvoir arriver avant la fin de la décennie à obtenir un train qui puisse maintenir une vitesse de croisière de 350 kilomètres/heure tout en permettant une plus grande conservation de l'énergie.

M. Keyes: Je reviendrai au deuxième tour, car il y a tellement de questions que nous aimerions vous poser. Juste avant que l'on passe la parole au suivant, en raison du peu de temps dont nous disposons, j'aimerais vous féliciter pour avoir réussi à obtenir le système de la SDTU et la société qui fabrique les wagons de chemins de fer pour GO et pour TTC, etc.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Où cette compagnie a-t-elle son siège, Stan?

M. Keyes: Heureusement pour notre ami le député de Thunder Bay, c'est une journée très intéressante pour lui.

J'aimerais qu'on me permette de poser rapidement une question en aparté. On dit que la vente de la SDTU pourrait être le prélude à un autre achat de Bombardier et à celui de de Havilland. Pouvez-vous nous dire si ces suppositions sont fondées?

M. MacDonald: Non, je ne le puis.

M. Keyes: Merci beaucoup, monsieur le président. Ce n'était qu'un aparté.

Le président: Continuons.

[Text]

Mr. Angus: Gentlemen, welcome. I, too, want to congratulate Bombardier, not so much on its acquisition of UTDC but in effect what I see is a partnership to create one of the best rail car manufacturers, not only in North America, but I think in the world. I look forward to many, many positive things coming out of this new arrangement.

Let me deal with the whole question of high-speed rail. One of the questions we need to deal with is who operates high-speed rail. Assuming that the decision is made, and assuming that taxpayers dollars are used and therefore the government or governments have a say, and given the concern about the existing rail passenger system in Canada and the fact that the majority of the ridership of VIA is in the corridor today and therefore the majority of the revenue is in the corridor, is it Bombardier's position that VIA should not be or would not be the operator of a high-speed rail system, whether it's in the Windsor to Quebec City corridor or whether it's Calgary-Edmonton or any others?

• 1040

Mr. MacDonald: No, not at all. Let me first point out that Bombardier has never at any time considered itself a candidate to be the operator. We are the promoter, because after having completed that pre-feasibility study, we had come to the conclusion that there was enough evidence of feasibility to promote a full-scale detailed feasibility study, which was only recently announced by the three governments. The governments and CP and other people involving rail in Canada were not taking that initiative for various reasons. We felt that it was worthwhile doing it, and this is why we have been promoting it. But we do not intend at all to be the operator of this.

From the very beginning, we have said that we would not make the choice of the operator. May I suggest, however, that in meeting very frequently with the people of VIA, the people of CN, the people of CP, as well as talking to the people at Air Canada and Canadian, all of them have expressed interest in being part of the operation of that system. To what degree, we have not gone into details, but every one of them to us is definitely a candidate to be looking at potentially operating this system. Some have more experience; some have more contemporary experience.

What is important, on the other hand, is that every one of them has understood that you are not talking about eventually operating this kind of system in the present environment or in the all-day environment. It would have to be not only contemporary but oriented toward the future and the type of operation and the service and the type of return on investment of all sorts that is expected of such a system.

Mr. Angus: Let's say that when the Ontario-Quebec-Canada feasibility study is finished, it says yes, we should do it, and let's say that shortly after that the governments say yes, we're going to do it, and let's say the TGV technology is

[Translation]

M. Angus: Messieurs, soyez les bienvenus. Je veux aussi féliciter Bombardier non pas tellement pour avoir fait l'acquisition de la STDU, mais plutôt pour avoir mis sur pied ce que je considère être une association afin de créer l'un des meilleurs fabricants de wagons de chemin de fer, non seulement d'Amérique du Nord, mais du monde, me semble-t-il. Je suis impatient de voir tous les bons résultats que cette nouvelle entente va donner.

Passons à toute cette question du train à grande vitesse. Il faut notamment étudier la question de l'exploitation du train à grande vitesse. En admettant qu'on prenne une décision, en admettant qu'on utilise les deniers publics et qu'en conséquence le ou les gouvernements aient leur mot à dire, et étant donné les inquiétudes à l'égard du système actuel de transport des voyageurs par chemin de fer au Canada et le fait que la majorité des clients de VIA se situent dans le couloir à l'heure actuelle et qu'en conséquence la plus grande partie des recettes viendra de ce couloir, Bombardier estime-t-il que VIA ne devrait pas ou ne voudrait pas être l'exploitant d'un système de trains à grande vitesse, qu'il s'agisse du couloir Windsor-Québec ou Calgary-Edmonton, etc.?

M. MacDonald: Non, pas du tout. Je dois vous dire pour commencer que Bombardier n'a jamais envisagé d'être exploitant. Nous sommes le promoteur, car après avoir effectué une étude préalable à l'étude de faisabilité, nous en sommes arrivés à la conclusion que la faisabilité n'était pas suffisamment prouvée pour encourager une étude de faisabilité détaillée et complète, laquelle vient d'être annoncée seulement récemment par les trois gouvernements. Les gouvernements et le CP ainsi que d'autres acteurs dans le domaine des chemins de fer au Canada ne prenaient pas l'initiative pour diverses raisons. Nous estimions qu'elle était justifiée, et c'est pourquoi nous avons parlé en sa faveur. Mais nous n'avons pas du tout l'intention d'être exploitants.

Dès le départ, nous avons dit que nous ne choisirions pas l'exploitant. Permettez-moi cependant de vous signaler qu'en rencontrant fréquemment les responsables de VIA, du CN, du CP, et en parlant avec les responsables d'Air Canada et de Canadien, nous avons constaté que tous aimeraient participer à l'exploitation de ce système. Dans quelle mesure, nous n'avons pas étudié les détails, mais chacun d'entre eux nous semble être vraiment un candidat éventuel à l'exploitation du système. Certains ont davantage d'expérience, d'autres ont davantage d'expérience dans les domaines d'avant-garde.

Ce qui importe par ailleurs, c'est que chacun d'entre eux a compris que vous n'envisagez pas d'exploiter ce genre de système dans le contexte actuel ou quotidien. Il faudrait que ce soit adapté non seulement à la situation actuelle, mais également orienté vers l'avenir, et il devrait en aller de même pour le genre d'exploitation, de services, de rentabilité des investissements de toutes sortes que l'on attend d'un tel système.

M. Angus: Admettons qu'une fois que l'étude de faisabilité réalisée conjointement par l'Ontario, le Québec et le Canada sera terminée, on décide d'aller de l'avant et que peu après les gouvernements annoncent qu'on va mettre en

[Texte]

the one that is selected, what kind of time line would there be in terms of when a system would be up and running, when the manufacturing component jobs would begin to kick in, and when you would start building the train sets?

Mr. MacDonald: We met very frequently with the Ontario-Quebec group and we made suggestions as to how we saw the downstream of this project. We were part of advising on the idea that it should be done in phases. As you know, the government is now undertaking phase one. It says it could take between 18 and 24 months. We do believe that it can be done in probably 15 months if it is well organized and launched. That would be phase one. That is the aim of it. The very major target of that first phase of the feasibility study is to have a very good, credible idea of what the potential revenues are, what are the costs to put that thing into operation, to operate and maintain it, so as to be able to have a financial model that will precisely point out what would be the share of public participation and what would be assumed by the private sector.

That would call for decisions on whether or not to proceed with phase two. Phase two will depend a lot on who is responsible in running it. What is phase two? It is the detailed engineering, an estimation, to the point of bringing the credibility necessary to realize the financial plan, to get commitments to the financial plan of doing this thing.

The degree of detail brought to the engineering of this thing can vary, but I think it would need at least 12 months. Then the decision would have to be taken by the governments whether or not to put through the legislation and regulatory implications that would take away the unacceptable risks of the private sector and everyone to undertake this project until such time as legislation and regulations are in place, and then, after that, construction.

• 1045

Let me suggest that if phase one of the study is to start early in 1992, it could be completed by the middle of 1993. If there was not too much time lost, phase two could be completed by the middle or perhaps the autumn of 1994.

If governments have been able to prepare accordingly, it's not impossible to think the legislation and regulation efforts could be finished by the end of 1994, beginning of 1995. Then construction could start. I think there are differences of opinion on this, but we do believe we could have the Toronto-Ottawa-Montreal system running after four years, which would bring it to the end of 1998 or beginning of 1999. If we not only have the financial but the construction, engineering, service and manufacturing resources necessary, we could have the complete set-up running by the year 2000.

Specifically, on your question of when car building would begin, I suggest to you that detailed engineering related and eventual planning of the tooling would commence in 1993, and car building would have to commence towards the first pilots, etc., in the year 1995.

[Traduction]

place le système, en admettant qu'on ait choisi la technologie du TGV, combien de temps faudrait-il approximativement pour qu'un tel système soit mis en place et fonctionne, pour que les divers postes complémentaires de fabrication commencent à produire et pour que l'on commence à construire des rames?

M. MacDonald: Nous avons souvent rencontré le groupe de l'Ontario et du Québec et nous avons fait des suggestions pour le déroulement du projet. Nous avons notamment conseillé de procéder en plusieurs phases. Comme vous le savez, le gouvernement entreprend actuellement la première phase. On dit que cela pourrait prendre de 18 à 24 mois. Nous pensons que cela peut sans doute être fait en 15 mois si tout est bien organisé et lancé. Ce serait la première phase. C'est ce que l'on envisage pour elle. Le principal objectif de cette première phase de l'étude de faisabilité consisterait à avoir une très bonne idée, une idée tout à fait crédible, des recettes éventuelles, des coûts à engager pour lancer le système, l'exploiter et l'entretenir, afin d'avoir un modèle financier qui permette d'indiquer avec précision quelle part reviendrait au Trésor public et quelle part pourrait être assumée par le secteur privé.

Il faudrait pour cela décider de passer ou non à la phase deux. La phase deux dépendra beaucoup des personnes qui en seront chargées. En quoi consiste cette phase deux? Il s'agit des études techniques détaillées, des devis, devant permettre de rendre le système suffisamment crédible pour qu'on puisse réaliser le plan financier, et obtenir des engagements à l'égard de ce plan financier en vue de la réalisation de l'opération.

Ces études techniques peuvent être plus ou moins détaillées, mais je pense qu'il faudrait au moins 12 mois. Il faudrait ensuite que les gouvernements prennent la décision de proposer ou non une loi et des règlements permettant de supprimer les risques inacceptables pour le secteur privé et pour quiconque entreprendrait ce projet jusqu'à ce que cette loi et ces règlements soient adoptés, avant qu'on passe à la construction.

Il me semble que si la phase un de l'étude devait commencer au début 1992, elle pourrait être terminée vers le milieu de 1993. Si on ne perd pas trop de temps, la phase deux pourrait être terminée vers le milieu ou peut-être l'automne de 1994.

Si les gouvernements ont pu se préparer comme il convient, il n'est pas impossible d'envisager que la loi et les règlements soient en place pour la fin de 1994 ou le début de 1995. La construction pourrait alors commencer. Je crois qu'il y a des divergences d'opinions là-dessus, mais nous pensons que le réseau Toronto-Ottawa-Montréal pourrait fonctionner au bout de quatre ans, ce qui nous amènerait à la fin de 1998 ou au début de 1999. Si nous avons non seulement les ressources financières, mais également celles nécessaires pour la construction, les études techniques, les services et la fabrication, le système pourrait fonctionner d'ici à l'an 2000.

Plus précisément, sur votre question concernant le début de la fabrication des wagons, je pense que les études techniques détaillées les concernant et la planification éventuelle de l'usinage pourraient commencer en 1993, et la construction des wagons devrait débuter, pour les premières voitures pilotes, etc., au cours de l'année 1995.

[Text]

Mr. Angus: In terms of the existing orders on the books for the Bombardier shops, the UTD shops, is there sufficient capacity to begin the construction at those locations in 1995?

Mr. MacDonald: Under the present ownership that is ours, the answer is no. We need additional plant space. But I welcome your question to be able to point out that from the very beginning, and I am talking about the early spring of 1990, we spoke with the Canadian, Ontario and Quebec authorities and we always maintain the fact that this project would only run if it was properly balanced in every aspect of providing services and goods, if it was balanced well principally between the provinces of Quebec and Ontario.

We still don't own UTDC; it's still in negotiation. But we've always committed that as it regarded particularly the rolling stock, we would target to have at least 50% of the Canadian value added for what is our responsibility performed in Ontario in balance with Quebec.

Added to the fact that 60% of the line runs in Ontario and would surely be built by Ontario contractors, you wind up with a properly distributed economic fallout program between the Provinces of Ontario and Quebec principally, but that could also benefit other provinces of Canada in specialty services and goods.

Mr. Angus: If I hear you correctly, you will need to expand your capacity in order to build these train sets?

Mr. MacDonald: Yes.

Mr. Angus: One would assume that down the road that capacity could also be used for exports to the U.S.

Mr. MacDonald: Oh, it would definitely be used for export. That is one of the characteristics of our franchise agreement, of our licence with GEC Alsthom in the sense that this is not a one-shot deal. This is not just a Canadian project and after that we'll build everything else elsewhere.

On all North American projects, the very least you can look at is very substantial Canadian production associated with what will be required anywhere else in the world, local content. Texas is an example where we have made a commitment to try to bring in some local content. There will, of course, be local content through the constructors.

But on any North American project, and you know what market has been identified. . . It doesn't mean that TGV will get it all. We don't have any pretension to get what has been identified as a \$200 billion market all to ourselves. But on any one that we get, fabrication, the supply of goods and services associated with it, a very big portion of it will always be done in Canada.

[Translation]

M. Angus: Pour ce qui est des commandes qui figurent déjà dans les carnets des ateliers Bombardier ou de la SDTU, a-t-on la capacité dans ces usines de commencer la construction en 1995?

M. MacDonald: Sous la direction actuelle qui est la nôtre, je dois répondre que non. Il nous faut davantage d'usines. Mais je suis heureux de votre question, car elle va me permettre de souligner que depuis le début, et je parle du début du printemps 1990, nous nous adressons aux responsables canadiens, ontariens et québécois et nous leur avons toujours dit que ce projet ne fonctionnerait que s'il était équilibré comme il se doit pour tous les aspects de la fourniture des services et des biens, s'il était bien équilibré essentiellement entre le Québec et l'Ontario.

Nous ne sommes pas encore propriétaires de la SDTU; nous en sommes encore aux négociations. Mais nous nous sommes toujours engagés, notamment en ce qui concerne le matériel roulant, à viser au moins 50 p. 100 de la valeur ajoutée canadienne pour ce qui relève de notre responsabilité pour ce qui est réalisé en Ontario, afin qu'il y ait un équilibre avec le Québec.

Si on ajoute à cela que 60 p. 100 des lignes ferroviaires parcourent l'Ontario et seraient sans doute construites par des entrepreneurs ontariens, nous arrivons à un programme de retombées économiques équitablement réparties entre l'Ontario et le Québec principalement, mais cela pourrait également profiter aux autres provinces du Canada pour ce qui est des services et des produits spécialisés.

M. Angus: Si j'ai bien compris, vous devrez augmenter votre capacité pour pouvoir construire ces rames?

M. MacDonald: Oui.

M. Angus: On peut imaginer qu'ultérieurement cette capacité pourrait également être utilisée pour des exportations à destination des États-Unis.

M. MacDonald: Oh, on s'en servira certainement pour les exportations. C'est l'une des caractéristiques de notre contrat de franchise, de notre licence avec GEC Alsthom, dans la mesure où il ne s'agit pas d'une affaire unique. Ce n'est pas simplement un projet canadien, après quoi nous construirons tout le reste ailleurs.

Pour tous les projets nord-américains, on peut s'attendre au minimum à ce qu'une partie assez importante de la production canadienne soit associée avec ce qu'il faudra pour n'importe quelle autre région du monde; je veux parler du contenu local. Je peux donner comme exemple le Texas, où nous nous sommes engagés à intégrer une part de contenu local. Il y aura bien sûr un contenu local du fait des entrepreneurs.

Mais pour tout projet nord-américain, et vous savez quel marché a été envisagé. . . Cela ne veut pas dire que le TGV l'emportera partout. Nous n'avons aucunement la prétention d'obtenir à nous seuls un marché envisagé de 200 milliards de dollars. Mais pour tout contrat que nous obtiendrons, qu'il s'agisse de fabrication, de fourniture de biens et de services liés à elle, il y en aura toujours une grande partie qui sera effectuée au Canada.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

Mr. Angus: I have just a final point on this, Mr. Chairman, if I may. I think everyone would agree that the last thing we need to do is to build yet another new plant and another new facility when we have existing capabilities.

Is it Bombardier's intention—it is TGV technology that has been accepted or recommended—that any expansion would be at the existing plant locations?

Mr. MacDonald: It is definitely in our planning to use present facilities. As you have heard or read, it is our intention to make very substantial investments if we are able to come to an agreement to make the kind of substantial investments that will be the beginning of the type of infrastructure needed to fabricate this type of high-technology product.

We are not thinking about building another plant. I must backtrack and say that in the course of the time where we were not negotiating for UTDC, it was not for sale, etc., we had told all the governments that we would indeed be building a facility in Ontario if we were given the contract, the mandate and the franchise to build a TGV system. That was absolutely necessary to respect the commitment of balancing the input into this product between the provinces.

M. Pronovost (Saint-Maurice): Merci, monsieur le président. Monsieur MacDonald, monsieur Pleau, bienvenue à ce Comité. Comme vous allez le comprendre, les questions qui vous sont posées aujourd'hui, comme à tous les autres témoins, n'ont qu'un seul objectif et c'est celui d'obtenir les éclaircissements qui vont permettre à ce Comité de faire des recommandations précises au gouvernement. Je voudrais que les questions qui vous sont posées aujourd'hui soient considérées dans cette optique.

Dans notre périple en Europe, les membres du Comité ont beaucoup insisté, dans chacun des pays, pour comprendre quel avait été l'impact de l'implantation de trains à haute vitesse ou à très haute vitesse sur les autres modes de transport. Nous nous sommes rendu compte—notamment en France—que ce sont surtout les compagnies aériennes ou les trajets aériens qui ont été influencés, qui ont subi des baisses dramatiques. Nous avons constaté très peu de changements en ce qui concerne l'utilisation de l'automobile. En Suède, on nous a parlé d'une baisse minime; en France également. Peu importe la technologie, on a remarqué qu'en Europe cela a eu peu d'impact sur la circulation routière.

La semaine dernière, les gens d'Air Canada et du Canadien Pacifique nous ont expliqué que le Canada était dans une position différente de celle de l'Europe. Selon eux, le trafic aérien serait moins perturbé qu'il ne l'a été en Europe, mais le marché potentiel pour assurer l'existence et la survie d'un train à grande vitesse au Canada est le marché de l'automobile et c'est celui auquel il faut s'attaquer.

M. Angus: Sur ce, je soulèverai un dernier point, si vous me le permettez, monsieur le président. Je pense que tous seraient d'accord pour dire que la construction d'une nouvelle usine, alors que nous avons déjà des installations existantes, serait tout à fait superflue.

Si l'on devait voir la réalisation de la technologie du TGV qui a été recommandée, est-ce l'intention de Bombardier d'agrandir les installations existantes plutôt que d'en construire de nouvelles?

M. MacDonald: Nos plans prévoient en définitive l'utilisation de nos installations existantes. Comme vous l'avez entendu ou lu, si nous pouvons nous entendre, nous avons l'intention d'investir des sommes considérables pour amorcer la construction de l'infrastructure que nécessite la fabrication de ce type de produits de technologie de pointe.

Nous ne prévoyons pas la construction d'une nouvelle usine. Je devrais revenir en arrière pour vous dire qu'au moment où nous n'étions pas en négociation pour tenter d'acheter la Société de développement du transport urbain, car elle n'était pas en vente, etc., nous avions effectivement dit à tous les gouvernements que nous construirions des installations en Ontario si nous obtenions le contrat, le mandat et la licence nous autorisant à construire un réseau TGV. C'était absolument nécessaire si nous voulions respecter l'engagement selon lequel les investissements en regard de ce produit seraient équilibrés entre les provinces.

Mr. Pronovost (Saint-Maurice): Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacDonald, Mr. Pleau, welcome to this committee. As you will understand, the questions we are asking you today, just like the ones that we put to all other witnesses, have only one objective and that is to obtain the clarifications that will allow this committee to make specific recommendations to government. I would like you to consider the questions you will be asked today from that perspective.

During their travels in Europe, the members of the committee took great pains in each of the countries they went to to determine the impact of the advent of high-speed or very high-speed trains on other means of transportation. We discovered—in France particularly—that the greatest impact had been on airlines and plane travel where ridership had declined dramatically. The impact on the use of automobiles was very slight. In Sweden, we were told that there had been a slight decline, as well as in France. Whatever the new technology, Europeans have noted little change in road traffic.

Last week, representatives of Air Canada and Canadian Pacific explained that the situation in Canada differed from the European situation. According to them, air traffic here would not be as affected as it was in Europe, but the potential market that would ensure the existence and the survival of high-speed rail in Canada is the automobile market, and it is the one we must seek to impact.

[Text]

Est-ce que, dans votre brique et dans l'ensemble des délibérations que vous avez eues, il s'agit d'une constatation que vous avez faite? Ou est-ce que, au contraire, vous estimez que l'implantation de votre projet dans le corridor Québec-Windsor servirait essentiellement à offrir un choix autre que l'avion?

M. MacDonald: Je crois qu'il faut regarder un peu l'histoire et je voudrais citer deux exemples :

En France la compagnie Inter a, dès le début du projet de TGV entre Paris et Lyon, adopté une attitude de confrontation. Ça a été la guerre, la guerre ouverte et très dure. Effectivement, Inter a perdu des clients dès la mise en place du TGV. Mais j'ai appris—et cela m'a été répété à plusieurs occasions—que maintenant et après un certain nombre d'années, le niveau s'est à peu près rétabli, et cela bien que le nouvel aéroport de Lyon, l'aéroport en usage, soit à une bonne distance au sud de la ville, rendant ainsi le déplacement plus difficile.

Mais en Allemagne, vous avez peut-être remarqué que *Deutsche Bundesbahn* et *Lufthansa*, au contraire, ont décidé de faire le travail ensemble, de se compléter; et il n'y a pas eu cette confrontation. Il y aurait plutôt eu recherche commune de choix à offrir aux voyageurs et, finalement, de ce que nous pourrions appeler un système de transport intégré offrant les meilleurs services possible au consommateur.

• 1055

Au Canada, je suis très heureux d'observer que, justement, CP et Air Canada ont décidé non seulement de coopérer mais de consacrer un demi-million de dollars pour mener une étude afin de voir leur appréciation de la faisabilité du projet et, sans aucun doute, étudier quel serait le rôle que l'un et l'autre pourrait jouer dans ce domaine, y compris être partie de l'opération.

Indéniablement, dans ces briques que vous voyez, nous avons mentionné que dans le corridor, particulièrement de Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa, il y aurait certainement une partie des voyageurs qui viendraient du présent système de transport aérien.

Par contre, dans la partie Montréal-Québec, dans la partie Ottawa-Montréal et également Toronto-Windsor, qui a été examinée beaucoup moins, on peut s'attendre à ce que la grande majorité des passagers soient des usagers de l'automobile.

Mais Bombardier n'est pas un expert dans ces domaines concernant l'étude d'achalandage; nous engageons des consultants qui en font une profession. Je vous fais état de nos constats, ce sur quoi nous avons basé nos conclusions et j'espère que ça répond, en partie, à votre question.

M. Pronovost: Monsieur MacDonald, nous avons au Canada—et les citoyens nous posent souvent cette question—une faible densité de population, même dans le corridor Québec-Windsor par rapport à ce qu'on retrouve en Europe. Est-ce que vous considérez, dans toutes les études que vous avez faites, qu'on peut se comparer avantageusement aux principaux corridors européens, là où les trains à haute vitesse ont été implantés ou vont être implantés? Ou est-ce que, dans le fond, en utilisant le corridor Québec-Windsor comme base expérimentale, votre projet est bien plus un projet à caractère de développement économique, d'infrastructure économique, d'aide aux régions

[Translation]

Now, in your document or in all of the discussions you have had, have you drawn the same conclusions? Or do you, on the contrary, feel that the realization of your project in the Quebec-Windsor corridor would basically offer an alternative to plane travel?

Mr. MacDonald: I think we have to look at the historical background and I would like to refer you to two examples:

In France, the Inter company adopted a confrontational attitude right from the beginning of the project to build a TGV link between Paris and Lyon. It was war, open war, and very rough. Inter did indeed lose customers when the TGV became operational. But I learned—and this was said to me repeatedly—that now, after a few years, their ridership is just about back on track, in spite of the fact that the new Lyon Airport, the one that is used, is quite a distance away, south of the city, which makes access more difficult.

But in Germany, you may have noted that the *Deutsche Bundesbahn* and *Lufthansa* have on the contrary decided to work together, to complement each other: They have avoided that type of confrontation. They chose rather to work together to offer options to travellers, and to set up what we might call an integrated transportation system that offers the consumer the best possible services.

In Canada, I am quite happy to see that CP and Air Canada have decided not only to co-operate but also to allocate \$500,000 to a project feasibility study that will no doubt allow them to determine what role both of them could play in this area, and how they could be a part of the operation.

We have without a doubt in those thick documents you have before you mentioned that a certain number of travellers would certainly come from the present air transport system, particularly in the Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa corridors.

However, for the Montreal-Quebec City, Ottawa-Montreal and also Toronto-Windsor routes, which have been the object of much less intensive scrutiny, we may expect that the vast majority of passengers will be people who currently use their automobiles.

But Bombardier is not an expert in ridership assessment; we hire consultants who make a career out of doing that kind of study. I can give you the results of those studies, the data our conclusions were based on, and I hope that this answers your question, at least in part.

Mr. Pronovost: Mr. MacDonald, we have a small population in Canada—citizens often ask us about this. Even in the Quebec City-Windsor corridor, the population is sparse compared to Europe. On the basis of the studies you have carried out, do you think that we compare favourably to the main European corridors, to those areas where high-speed rail has been implemented or will be? Or would you say that, basically, using the Quebec City-Windsor corridor as an experimental base, your project is in fact an economic development project, a project to develop economic infrastructure and assist the regions that will have the service, a project that will also serve to help you export your

[Texte]

qui vont être desservies et un projet d'aide à l'exportation de vos technologies? Vos adversaires vous reprochent en partie cette théorie-là, mais il est très important pour les membres du Comité d'avoir votre version.

Autrement dit, implantez-vous un TGV au Canada essentiellement parce que vous voulez exporter sur le vaste marché américain ou avez-vous également l'intention de desservir d'abord et avant tout les Canadiens?

M. MacDonald: Permettez-moi de vous signaler que nos concurrents sont très mal placés pour parler d'*expérimental* alors que le projet qu'ils avancent n'est qu'un train sur papier, un plan de ce que pourrait être un train basé sur un autre qui existe.

Cela étant dit, le TGV roule, lui, depuis douze ans et il roule tous les jours. Pour revenir plus précisément à votre question, vous savez comme moi—et je pense que vous avez eu des témoignages—que les études principales qui ont été faites au Canada sur ce sujet dans le corridor Québec-Windsor ont été effectuées par VIA Rail en 1982-1984, remises à jour en 1989. Il y a eu le travail de Carman-Bujold, en 1989, 1990 et même 1991. Et enfin, il y a eu les études réalisées par Bombardier, en 1988 et 1989, dont vous avez ici les résultats.

Il y a eu unanimité dans les résultats des trois études, c'est-à-dire qu'il y a suffisamment de clientèle possible dans le corridor pour soutenir une opération rentable et profitable. Il y a eu une deuxième conclusion unanime, à savoir qu'en ce qui a trait, cependant, aux investissements de la capitalisation dans les infrastructures, les équipements nécessaires pour réaliser le projet, il devra y avoir une participation publique.

Le pourcentage de cette participation publique varie : dans la présentation de Bombardier, nous prétendons qu'elle serait de l'ordre de 30 p. 100 entre les trois gouvernements, et pouvant être répartis sur les trois, sept ou huit ans de la période de construction ou plus longtemps. Par contre, certaines études, considérées comme étant plus conservatrices, ont suggéré qu'il faudrait que le gouvernement y contribue à raison de 80 p. 100.

Mais une chose est certaine : l'opération elle-même serait rentable, la clientèle est suffisante. C'est pourquoi nous sommes très heureux, d'ailleurs, de voir que le sujet principal du travail qui va être fait dans l'étude de faisabilité à venir va justement être l'achalandage, l'établissement, de la façon la plus précise possible, *of the ridership*.

• 1100

M. Pronovost: Voici ma dernière question, monsieur le président, du moins pour la première ronde. En ce qui a trait au corridor Montréal-Québec, comme vous le savez, il y a sur la rive sud du Saint-Laurent et sur la rive nord du Saint-Laurent, une bataille. Quel que soit le service, cette bataille est importante sur le plan politique.

Dans les premières annonces que vous avez faites, dans les premiers trajets que vous avez dévoilés publiquement, vous avez indiqué qu'il était de votre intention que le train entre Montréal et Québec puisse circuler sur la rive nord du Saint-Laurent, et non pas sur la rive sud.

[Traduction]

technology? This is one of the theories raised by the opponents who criticize you, and members of the committee feel it is very important to hear your version.

In other words, do you want to implement a TGV system in Canada essentially because you want to export to the vast American market or is your purpose also to serve Canadians, first and foremost?

Mr. MacDonald: Do allow me to point out that our opponents are not in a very good position to raise the spectre of experimental projects, because the project that they are putting forward is nothing but a plan so far, a plan for a potential train that would be based on another one that exists.

That being said, the TGV has been operational for 12 years and it runs on a daily basis. But to get back to your question, you know, as I do—and I think that you have heard testimony to that effect—that the major studies that have been carried out in Canada on this subject in the Quebec City-Windsor corridor were done by VIA Rail in 1982-84, and updated in 1989. There was also the Carman-Bujold report in 1989, 1990 and even 1991. And finally, Bombardier carried out studies in 1988 and 1989, and the results of those are right here.

The results of the three studies were unanimous in that they concluded that there is sufficient potential ridership in the corridor to sustain a profitable operation. There was, however, a second unanimous conclusion with regard to capital investment in infrastructure and equipment necessary to implement the project, and that was that public sector participation was required.

The percentage of that participation varies: In the Bombardier presentation, we claim that the three levels of government should contribute 30%, a contribution that could be spread out over the three, seven or eight years of construction, or perhaps longer. However, certain other studies, considered to be more conservative, have suggested that the government would have to contribute 80%.

But one thing remains certain: the operation itself would be profitable and the client base is sufficient. That is, indeed, why we are very happy to see that the main purpose of the feasibility study to be carried out will be to determine potential «achalandage» as accurately as possible.

Mr. Pronovost: This will be my last question, Mr. Chairman, at least during the first round. With regard to the Montreal-Quebec City corridor, as you know, there is a war going on between the South Shore of the St. Lawrence and the North Shore of the St. Lawrence. Whatever service is ultimately offered, this quarrel is important from the political perspective.

In the first announcements you made, when you first disclosed projected routes publicly, you indicated that the Montreal-Quebec City train was to travel on the North Shore of the St. Lawrence, and not the South Shore.

[Text]

Je crois, si je ne m'abuse, que ABB a fait exactement la même proposition. Depuis ce temps-là vous avez subi, évidemment, des pressions de la part des gens de la rive sud du Saint-Laurent. Est-ce que Bombardier, dans ses briques et dans ses analyses, a conclu que le trajet sur la rive nord semble plus court entre les deux points? S'agit-il d'un trajet définitif que vous avez finalement retenu?

M. MacDonald: Non, aucun des trajets n'est définitif. Ça fait partie, à mon avis, de ce qui constitue la deuxième étude la plus importante contenue dans le projet d'étude de faisabilité, c'est-à-dire la détermination de la route optimale et, nécessairement, l'évaluation de ses coûts et l'intégration de ceux-ci dans une stratégie d'opérations.

Nous avons conclu, dans l'étude de préfaisabilité et en consultation d'ailleurs avec CN, CP et VIA, qu'il serait plus facile, moins coûteux, que cela donnerait plus de temps pour la construction et l'opération. Nous avons conclu, donc, qu'à cette étape-là il était plus facile de considérer un corridor sur la rive nord.

Mais je vous répète qu'aucun des corridors n'est fixé dans le béton, si je peux employer cette expression. Mais il fallait déterminer, à partir des conclusions tirées des appréciations, un scénario. C'est le scénario que nous avons à l'heure actuelle.

M. Pronovost: J'ai une dernière question, monsieur le président, si vous me permettez de le faire rapidement. Vous dites que votre projet, par rapport à celui d'ABB, coûte 3 milliards de dollars de plus. Comme vous le savez, monsieur MacDonald, les Canadiens sont particulièrement sensibles, en ces temps difficiles, à des sommes aussi importantes. Et la pratique canadienne dans les méga-projets finit toujours par nous prouver que les sommes initialement prévues étaient bien petites comparativement au coût global de l'opération.

Quelle garantie est-ce que le gouvernement du Canada, celui de l'Ontario et du Québec ont-ils, à l'heure actuelle, sur les projections financières que vous avez faites dans votre projet? Comment pourront-ils avoir l'assurance que ces projections pourront être respectées et qu'on ne sera pas, finalement, en présence d'un nouvel éléphant blanc? C'est une question que les citoyens nous posent très souvent, et je pense qu'elle mérite discussion.

M. MacDonald: Dans ma présentation, j'ai mentionné que M. Beaudoin, notre président et chef de la direction, s'était engagé devant la Commission royale d'enquête que vous connaissez à ce que, sur la base des montants de participation publique qui seraient déterminés à la fin de l'étude de faisabilité mais avant la mise en marche du projet, le consortium TGV Canada s'engage à assumer la totalité des risques financiers et techniques rattachés à la construction du projet en partant des montants précis, déterminés, uniques qui seraient les participations.

M. Pronovost: Les montants qui seraient dévoilés à ce moment-là?

M. MacDonald: Exactement. Et je pense que c'est certainement une nouveauté dans le contexte des constructions des grandes infrastructures canadiennes. Mais je pense que je n'ai pas à établir aujourd'hui la crédibilité de

[Translation]

I believe, if I am not mistaken, that ABB made exactly the same proposal. The people of the South Shore have since then been exerting pressure on you, of course. Has Bombardier concluded from its analyses and studies that the shortest distance between the two points is the North Shore route? Have you made a definite decision?

Mr. MacDonald: No, none of the routes are final. This is part of the second most important phase, in my opinion, of the feasibility study: The determination of optimal routes and the necessary assessment of costs and their integration into an operations strategy.

In the pre-feasibility study, we concluded, in consultation with CN, CP and VIA, that it would be easier and less costly and that it would provide more time for construction and operational planning. We concluded, then, that it was easier at that time to consider a North Shore corridor.

But, I repeat, none of the routes have been cast in concrete, if I can use that expression. But we did have to devise a plan on the basis of the results of the study. That is our scenario at this time.

Mr. Pronovost: I have a last question, Mr. Chairman, if you would allow me to put it briefly. You say that your project would cost \$3 billion more than the ABB project. As you know, Mr. MacDonald, in these difficult times, Canadians tend to react rather strongly at the mention of such huge sums. And Canadian experience with mega-projects has shown that the cost projected initially always fall far short of the real overall costs of the operation.

What guarantees can you give the Government of Canada, of Ontario and of Quebec, at the present time, as to your financial projections for this project? How can these governments be given the assurance that these projections will be respected and that we will not ultimately find ourselves staring at another white elephant? This is a question citizens put to us very often, and I believe it deserves to be discussed.

Mr. MacDonald: In my presentation, I mentioned that Mr. Beaudoin, our president and CEO, made a commitment before the Royal Commission of Inquiry, which you know. On the basis of the public participation to be determined at the end of the feasibility study, but before the project has begun, the TGV Canada consortium agreed to take on all the financial and technical risks involved in building the project, it being understood that the government's share would be a specific and non-recurrent contribution.

Mr. Pronovost: The amounts that would be disclosed at that time?

Mr. MacDonald: Exactly. And that is certainly something new in the context of the construction of large Canadian infrastructures. But I don't think I have to establish Bombardier's credibility here today, nor that of its partners,

[Texte]

Bombardier et certainement pas celle de ses partenaires qui sont les six grandes banques que vous connaissez: la Banque Royale du Canada, la Banque Nationale, la Banque de Nouvelle-Écosse, et des banques européennes, c'est-à-dire Indo-Suez, Crédit Lyonnais et Société Générale.

Un autre point que je pourrais peut-être souligner, c'est que nous croyons suffisamment à notre étude de pré-faisabilité; et vous vous rappelez que nous avons offert de partager, avec le secteur privé, 50 p. 100 des coûts de l'étude de faisabilité en capital de risque, proposition qui dans la phase 1 n'a pas été retenue par les trois gouvernements, mais comme on dit en anglais :

we were ready to put our money where our mouth was and support what we substantiated as being the proper figures and the proper estimates.

• 1105

Deuxièmement, je dirais que notre foi en ceci se comparerait très avantageusement en vous disant: pour ce que nous avons estimé, dans l'étude de faisabilité, qui pourrait être pour le secteur privé 50 p. 100 des 30 à 50 millions que nous étions prêts à payer en capital de risque, nos compétiteurs disaient qu'ils allaient financer 3 millions, que le gouvernement paierait le reste et que si nous ne retenions pas leur proposition, nous devrions leur rembourser les 3 millions. Je vous laisse le soin d'évaluer la confiance que nous pouvons avoir dans les chiffres que nous vous présentons.

M. Pronovost: Merci, monsieur MacDonald. C'est très bien, je vous félicite.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Gentlemen, could I just go over some areas that I think Mr. Pronovost covered. The Ontario-Quebec Task Force did the table, which I am sure you are aware of. You said in the most conservative case, the public sector would have to contribute 80% of the total cost, which was estimated at \$7.1 billion. That was for infrastructure, rolling stock, and what I guess you would call a turnkey operation. Is this accurate?

Mr. MacDonald: That would be a good term. Those are the estimates they made.

May I point out—and it's a comment we made previously—that if we believed 80% of the costs would have to be from the public sector, we would not be here this morning, because we do not believe the public sector can afford to take on this kind of financial responsibility right now.

Mr. Atkinson: You are waiting for the next feasibility study before you can give us an accurate figure, but do you have a guesstimate?

Mr. MacDonald: We stand by our figure in the pre-feasibility study. I think you can see the extent to which this work was done. Perhaps you will be able to compare the amount of work that went into this.

At this stage of the game, we have no reasons at all—and certainly not from what has been produced by Carman-Bujold, because we indicated to them in the very early stages of their work that we had very serious

[Traduction]

surely, the six major banks you are familiar with: The Royal Bank of Canada, the National Bank, The Bank of Nova Scotia, and European banks, i.e. Indo-Suez, Crédit Lyonnais and Société Générale.

Another point I might emphasize is that we have ample confidence in our pre-feasibility study. You will remember we offered to share, with the private sector, 50% of the costs of the risk capital feasibility study, a proposal which was not accepted in phase I by the three governments, but

nous étions disposés à appuyer nos dires par des billets de banque, car nous croyions avoir les bons chiffres et les bonnes estimations.

Secondly, I would say our attitude, when compared to our competitor's, speaks volumes about our confidence: While we were prepared to pay 50% of the \$30 to \$50 million in risk capital that we estimated would be needed according to the feasibility study from the private sector, our competitors said that they would provide \$3 million, that the government would pay the rest, and if we did not go with their proposal, we would have to refund their \$3 million. I think you can yourselves, without any great difficulty, assess the confidence we have in the figures we have presented to you.

Mr. Pronovost: Thank you kindly, Mr. MacDonald. That's very good, I congratulate you.

M. Atkinson (St. Catharines): Messieurs, pourrais-je revenir sur certains des sujets dont a discuté M. Pronovost? Le groupe de travail constitué par les gouvernements du Québec et de l'Ontario a préparé le tableau que vous connaissez, j'en suis sûr. Vous avez dit que selon le scénario le plus conservateur, le secteur public aurait à contribuer 80 p. 100 des coûts totaux, une somme d'environ 7,1 milliards de dollars. Cette somme serait consacrée à l'infrastructure, au matériel roulant, et je suppose que le résultat serait ce qu'on pourrait appeler une opération clés en main. Est-ce exact?

M. MacDonald: Je crois que l'expression est juste en l'occurrence. Ce sont les estimations qui ont été préparées.

Puis-je signaler—c'est une observation que nous avons faite antérieurement—que si nous étions d'avis que le secteur public aurait à contribuer 80 p. 100 des coûts, nous ne serions pas ici ce matin, car nous ne pensons pas que le secteur public peut se permettre ce genre d'engagement à l'heure actuelle.

M. Atkinson: Vous attendez la prochaine étude de faisabilité avant de pouvoir nous donner un chiffre exact, mais pourriez-vous hasarder une opinion?

M. MacDonald: Ce serait le même chiffre que celui qui figure dans l'étude de pré-faisabilité. Je pense que vous pouvez aisément constater la quantité de travail que cela représente. Peut-être pouvez-vous évaluer la quantité de travail qui entre dans la préparation d'une telle étude.

Nous n'avons aucune raison de douter de nos chiffres à ce stade-ci, et notre confiance n'a certainement pas été ébranlée par le travail de Carman-Bujold, car nous leur avons indiqué au tout début de leur travail que nous avions

[Text]

reservations about some of the parameters and the terms of reference that were retained by their consultants on the ridership. Mind you, we are not looking for extraordinary ridership figures. We also have shareholders' money to protect. We are looking for the exact figures, what we can rely on if we are going to assume some risk. We rely right now on the figures we have, and that gives us a proportion of 30%.

Mr. Atkinson: Thirty percent of the total of \$7.1 billion at that time. Is that right?

Mr. MacDonald: It is a figure that we do indeed believe. We had only estimated in detail... and you will see that in the study. May I say that these documents are for the sole consultation of the members; they are not public documents. But as you will be able to see yourself in those documents, we've gone into great detail in them.

Mr. Atkinson: So you agree with the \$7.1 billion figure?

Mr. MacDonald: Yes, we feel comfortable with that range of figure. But the point I wanted to make is that we had gone into detail in looking at the costs of the network between Quebec and Toronto. We had not done in as much detail the Toronto-Windsor section, but the projections for that were made by the Ontario-Quebec Task Force and we agree with the range of figures they have produced.

Mr. Atkinson: The recommendation—I believe it was by Mr. Carman and as well by the consulting engineers—was that at least you should look at reserving the right of way and make sure you have the right of way for the track between Quebec and Windsor at the present time. Don't be left behind in that regard.

I would say that the countries we visited did have a great deal of difficulty—and I am sure we would, too—in obtaining a new right of way for the dedicated track as well as the environmental concerns that went along with it.

• 1110

Many of the people did have environmental concerns, and I know you have a video specifically on the environmental concerns and the measures that are taken to prevent the rattling and the sound and so on. I'd like your comments on that matter.

Mr. MacDonald: I think it will indeed be easier from that particular point of view, but I would also suggest, from a cost point of view, being able to have access to currently situated and constructed right of ways. Although Bombardier and the consultants have based their route mainly on present right of ways, there are some areas where, facing up to the realities of acquisition and environmental concerns, a new right of way might be retained. That was definitely the basis for our study, and that is the basis of our program right now. We would indeed support the idea that before selling off some of the right of ways that might be part of a network, a second thought might be given to it.

[Translation]

de très sérieuses réserves quant à certains des paramètres et cadres de référence qui avaient été retenus par leurs experts-conseils sur l'achalandage. Remarquez bien que nous ne nous attendons pas à des chiffres extraordinaires à cet égard. Nous devons aussi protéger l'argent des actionnaires. Nous cherchons à déterminer les chiffres exacts, nous voulons savoir à quoi nous attendre si nous devons assumer une part des risques. Pour l'instant, nous comptons sur les chiffres que nous avons, qui prévoient une participation de 30 p. 100.

M. Atkinson: Trente p. 100 du total, qui a été établi à 7,1 milliards à ce moment-là. Est-ce exact?

M. MacDonald: C'est un chiffre que nous pensons juste. Nous n'avions estimé en détail que... Vous verrez cela dans l'étude. Puis-je préciser que ces documents sont fournis pour la gouverne des membres du comité seulement? Ils ne sont pas du domaine public. Mais comme vous pourrez le constater vous-mêmes à leur lecture, nous sommes entrés dans le menu détail.

M. Atkinson: Vous êtes donc d'accord avec ce chiffre de 7,1 milliards de dollars?

M. MacDonald: Oui, nous sommes à l'aise face à ce chiffre. Mais ce que j'essayais de faire ressortir, c'est que nous sommes entrés dans les détails quand nous avons examiné les coûts du réseau entre Québec et Toronto. Nous n'avons pas étudié les choses d'une façon aussi détaillée pour le trajet Toronto-Windsor, mais les projections pour ce tronçon ont été établies par le groupe de travail Ontario-Québec, et nous sommes d'accord avec leurs chiffres.

M. Atkinson: C'est M. Carman, je crois, ainsi que les ingénieurs-conseils, qui ont recommandé que vous envisagiez, au moins, de réserver une emprise, ou que vous vous assuriez que vous disposez à l'heure actuelle d'une emprise pour le trajet Québec-Windsor. Ne vous laissez pas devancer à cet égard.

Dans les pays que nous avons visités, nous avons pu constater que les sociétés ont eu beaucoup de mal—et je crois que ce serait aussi votre cas—to obtenir une nouvelle emprise pour leur voie exclusive et ont eu aussi à faire face à toutes les préoccupations environnementales que suscitait leur projet.

Nombreux sont ceux qui se sont inquiétés de l'environnement, et je sais que vous avez un film vidéo consacré précisément aux questions environnementales et aux mesures prises pour éviter le cliquetis et les autres sons désagréables. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. MacDonald: Je pense qu'effectivement il sera plus facile de ce point de vue particulier, mais je dois le préciser aussi, du point de vue des coûts, d'avoir accès aux emprises du chemin de fer actuellement en place. Bien que Bombardier et les experts-conseils aient suivi pour leur itinéraire essentiellement les emprises actuelles, il y a certains secteurs où, si l'on tient compte des réalités de l'acquisition et des préoccupations environnementales, il faudra choisir de nouvelles emprises. C'est certainement là-dessus que nous avons fondé notre étude, et c'est là-dessus que nous fondons actuellement notre programme. Nous sommes tout à fait favorables à l'idée d'y réfléchir à deux fois avant de vendre certaines emprises qui pourraient faire partie du réseau.

[Texte]

Canada, may I suggest, has a fairly great advantage on this point because there is that dual line of CP and CN. Because they run parallel very near to one another for long distances, or use the north shore or the south shore of certain areas in the network, there is a possibility of easier availability than what we might find in Europe and even in the United States, where the interest in high-speed rail is very real and very keen, but right of way problems sometimes make it almost impossible to consider it.

Mr. Atkinson: So you feel the current right of way would be acceptable. Through the studies, we found that the curves are just too great in the current right of way, that it has to be a more gradual curve for the speeds. Also, you mentioned the maintenance and so on. When CN and CP came in front of us, they said you can't run a high-speed rail system on the current tracks. You can't get in with the freight trains and so on. In addition, I understand there are a thousand level crossings on that current right of way between Quebec City and Windsor. Obviously, with a high-speed train, those level crossings are going to create a great deal of difficulty.

Mr. MacDonald: You're absolutely right. The basis of the route in our planning is present right of ways. These present right of ways in, I would say, 25% and more cases—the percentage varies—would have to be straightened as much as possible to permit sustaining the cruising speeds of which the train sets are capable in providing the travelling times. It's still a question of using the present right of ways as a basis and improving them to permit the best sustained speed.

You're absolutely right. A lot of people carried the illusion in Canada for a while, and it was presented to them, that you could have very high speed on shared tracks. You got it from the operators, CN, CP and VIA Rail, that it just doesn't work together. You can share tracks in a certain configuration in improved speeds, higher speeds. That is what the X-2000 is doing very successfully—improving the speed that was there before and building it up by about 35% to 40% of what it used to be.

When you fall into the very high-speed category—and we're not operators, we're not the experts—but there's no operator in the world that will not be telling you what you've heard. Shared tracks in very high speed, even when you're talking about... Forget about the difference of tonnage between freight trains and passenger trains in Canada. It just doesn't work.

So you're talking about a dedicated right of way, or at least dedicated tracks in what could be a shared right of way. That's different. You have to consider that these dedicated tracks have to be fenced in. They have to be completely secured. As you have heard, you have to eliminate all level crossings. For security purposes, there's no such thing as level crossings in a very high-speed rail network.

[Traduction]

Le Canada a à cet égard un avantage très net, je me permets de l'indiquer, en raison des doubles lignes du CP et du CN. Parce que leurs parcours sont parallèles et très proches l'un de l'autre sur de longues distances, ou qu'ils utilisent la rive nord ou la rive sud dans certaines régions du réseau, on a ainsi davantage de possibilités qu'en Europe, ou même aux États-Unis, où on s'intéresse vraiment beaucoup aux trains à grande vitesse, mais où les problèmes d'emprise rendent parfois l'idée presque impossible.

M. Atkinson: Vous pensez donc que les emprises actuelles seraient acceptables. D'après les études, nous avons constaté que les courbes étaient trop prononcées dans les emprises actuelles, qu'il fallait qu'elles soient redressées pour ces vitesses. De même, vous parlez de l'entretien, etc. Lorsque les représentants du CN et du CP sont venus devant nous, ils nous ont dit qu'on ne pouvait faire fonctionner un système ferroviaire à grande vitesse sur les voies actuelles. Il est impossible de l'ajouter aux trains de marchandises, etc. De plus, je crois qu'il y a un millier de passages à niveau sur le tracé actuel entre Québec et Windsor. Il est clair qu'avec un train à grande vitesse, ces passages à niveau vont être source de grandes difficultés.

M. MacDonald: Vous avez tout à fait raison. Dans nos plans, le tracé correspond essentiellement aux emprises existantes. Celles-ci devront être dans 25 p. 100 des cas et davantage—le pourcentage varie—redressées autant que possible pour permettre le maintien des vitesses de croisière dont sont capables les rames pour respecter les horaires. Il s'agit encore d'utiliser les emprises existantes comme point de départ et de les améliorer pour permettre les meilleures vitesses de croisière.

Vous avez tout à fait raison. Beaucoup de gens ont eu l'illusion au Canada pendant un certain temps, et c'est ce qui leur avait été indiqué, que l'on pouvait avoir des trains à très grande vitesse sur des voies communes. Ce sont les exploitants, le CN, le CP et VIA Rail, qui vous ont dit que les deux n'allaient pas ensemble. On peut avoir des voies en commun dans une certaine configuration pour des vitesses améliorées, des vitesses plus élevées. C'est ce que fait avec succès le X-2000—augmenter la vitesse réalisée auparavant et l'améliorer de 35 à 40 p. 100.

Lorsqu'on tombe dans la catégorie de la très grande vitesse—et nous ne sommes ni des exploitants, ni des experts—aucun exploitant dans le monde ne va pas vous dire ce que vous avez entendu. Les voies communes pour les très grandes vitesses, même lorsque l'on parle de... Oublions la différence de tonnage entre les trains de marchandises et les trains de voyageurs au Canada. Cela ne fonctionne pas.

On parle donc d'emprises exclusives, ou du moins de voies exclusives dans ce qui pourrait être des emprises communes. C'est différent. Il faut savoir que ces voies exclusives doivent être encloses. Elles doivent être entièrement protégées. Comme vous l'avez entendu, il faut supprimer tous les passages à niveau. Pour des raisons de sécurité, il ne peut y avoir de passages à niveau dans un réseau ferroviaire à très grande vitesse.

[Text]

[Translation]

• 1115

If you look at page 421 of the conclusion of the Carman-Bujold report and you consider that the 300-kilometre range is the very high-speed range, I suggest you try to associate the figures presented to you with the reality of their analysis and you will find that there are very great differences, to say the least.

Mr. Atkinson: I have just one final question with regard to technology and making the same technology available. We saw in Europe that Germany and France have what are currently, they say, incompatible technologies. They say they can be made that way and they are looking at a high-speed rail system for all of Europe. That makes it somewhat difficult.

The American Congress, as I understand it, just in the last couple of weeks has given \$750 million to look at magnetic levitation in a large manner. Are we running into the same thing where the Americans want to develop their own technology? What are we going to do about compatibility in the system?

Mr. MacDonald: A lobby has been working in the United States around Senator Moynihan that has definitely been pushing maglev, which, mind you, is very interesting. We are interested in maglev. We are looking at it. Before making the choice of the TGV technology, Bombardier made a very thorough study of the up and coming maglev technology and its potential for development.

We still think, as we did then, that it is probably in a long-range commercial service application that is nowhere nearer than 15 and maybe 20-25 years. The recent misfortunes that particularly the Japanese have had in 1990 and in 1991 add to the fact that although there has been a pilot track in Germany running for a number of years now, nowhere in Germany has any system been bought, or in Europe for that matter.

The technology remains very interesting but would need and does need a tremendous amount of additional research and development before we can talk about a commercial double-track long distance system. You can perhaps put up a one-track short-range system. That is being considered between the Orlando International Airport and the borders of Disneyworld in Florida.

In the United States you probably have seen that in the transportation act there is also money that has been made available for studies, a pilot project for steel wheel on steel track. Furthermore, flexibility has been given to the interested states that would like to see a network developed to use a good portion of the allocated money through that bill directly on mass transit, or to move money from what was strictly roads before over to mass transit.

Yes, we like it. We are monitoring it and making sure that we stay on top. But for the time being and for a number of years to come, steel wheel on steel track is the thing that is not only proven but is still being upgraded and still has many decades of future service to provide.

Si vous regardez la page 421 de la conclusion du rapport Carman-Bujold et que vous considérez que les vitesses de l'ordre de 300 kilomètres heure constituent de très grandes vitesses, je vous suggère d'essayer de mettre en regard les chiffres qui vous ont été présentés avec la réalité de l'analyse, et vous constaterez qu'il y a de très grandes différences, c'est le moins qu'on puisse dire.

M. Atkinson: J'ai une dernière question concernant la technologie et le fait de rendre cette technologie disponible. Nous avons vu en Europe que l'Allemagne et la France ont ce que l'on appelle actuellement des technologies incompatibles. On dit que cela est réalisable et on envisage un système ferroviaire à grande vitesse pour l'ensemble de l'Europe. Cela rend les choses un peu difficiles.

Le Congrès américain, si j'ai bien compris, vient d'octroyer ces dernières semaines 750 millions de dollars à une étude d'envergure du système à sustentation magnétique. Allons-nous arriver à la même situation si les Américains mettent au point leur propre technologie? Qu'allons-nous faire pour la compatibilité du système?

M. MacDonald: Un groupe fait pression aux États-Unis auprès du sénateur Monahan pour ce système à sustentation magnétique, appelé Maglev, qui est, soit dit en passant, très intéressant. Maglev nous intéresse. Nous étudions la question. Avant de choisir la technologie du TGV, Bombardier a fait une étude très approfondie de la technologie de pointe Maglev et de ses possibilités de développement.

Nous pensons toujours, comme nous le pensions à l'époque, que c'est sans doute un service commercial que l'on peut envisager à long terme, mais pas avant 15 ou peut-être 20 ou 25 ans. Les récents ennuis qu'ont connus notamment les Japonais en 1990 et en 1991 viennent s'ajouter au fait que, bien qu'il y ait une ligne pilote en Allemagne qui existe depuis un certain nombre d'années, aucune région de ce pays n'a encore acheté le système, ni d'ailleurs aucun pays d'Europe.

La technologie reste très intéressante, mais elle exige de nombreux travaux de recherche et de développement supplémentaires avant que l'on puisse parler d'un système commercial de grande ligne à double voie. Il est peut-être possible de mettre sur pied un système pour petites distances à une seule voie. C'est ce qu'on envisage entre l'aéroport international d'Orlando et les limites de Disneyworld, en Floride.

Vous avez sans doute vu qu'aux États-Unis, dans la loi sur les transports, on prévoit de l'argent pour des études sur un projet pilote de système rail-roue en acier. De plus, on a prévu une certaine souplesse, pour que les États intéressés qui aimeraient mettre au point un réseau puissent utiliser une partie de l'argent octroyé par cette loi directement pour les transports en commun ou pour transférer l'argent qui était prévu uniquement pour des routes aux transports en commun.

Oui, ce système nous plaît. Nous suivons la situation et nous essayons de rester au courant. Mais pour l'instant et pour un certain nombre d'années encore, ce système rail-roue en acier est un système qui a non seulement fait ses preuves, mais on continue à l'améliorer, et il a encore des dizaines d'années de services à fournir.

[Texte]

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Mr. Chairman, it seems to me the question for governments is how to justify fairly massive public involvement. Would you agree that if there were to be high-speed rail in this country it would have to begin with the Montreal-Toronto-Ottawa triangle, and that the Toronto-Windsor-Montreal-Quebec corridor would have to follow at some later time?

Mr. MacDonald: I point out that is what seems to be most evident, but I would say that the detailed feasibility study will decide more precisely on that. It looks like that triangle would be the first one, but there are other elements, and the findings on ridership particularly and on cost might change that. I am not making a definite statement.

Mr. Wilson: We have been told again and again, and it is obvious, that the high-speed rail decision should be market driven rather than technologically driven. I am wondering whether there is in fact a market for high-speed rail in this country.

• 1120

Mr. MacDonald: You're absolutely right. We shouldn't have a train just for the purpose of having a train, and we shouldn't make a choice of technology just to say that one has the world record on speed. Ridership and market demand are of prime consideration. They are the number one thing to be done in the feasibility study. Then you get on to the route and the operation to satisfy that marketplace. Mind you, contrary to what might have been suggested by some people, you cannot separate the establishment of market demand from the technology and, therefore, the service that you will be providing.

There again, it's not just a question of speed. It's a question of the overall comfort, the reliability of the service, frequency, the guarantees that the system can sustain reliable speed over the experiences that it has had, etc. It is the presentation of all these qualitative and quantitative factors before the consumer, asking him if he would consider using that service compared with his car, or the bus or the airplane, depending on travel times, etc., that will determine the overall package.

What I'm trying to suggest to you is that you cannot make a ridership study without having a very clear idea of the type of service that you're going to have. If you want to talk about a fairly clear and precise type of service, you've got to know with what equipment and system you're going to provide it.

Mr. Wilson: I have some concerns in terms of looking at the potential market. It seems to me that in the triangle area we're speaking of, the target market for high-speed rail is the business traveller, the customer for whom time is money and who is willing to pay.

Mr. MacDonald: Yes.

Mr. Wilson: Will high-speed rail not simply empty the airplanes? In that case, where is the justification for the public involvement?

[Traduction]

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Monsieur le président, il me semble que la question qui reste posée aux gouvernements est celle de savoir comment justifier équitablement un gros investissement public. Êtes-vous d'accord pour dire que si l'on devait avoir un train à grande vitesse dans notre pays, il devrait tout d'abord être installé dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa, et que le couloir Toronto-Windsor-Montréal-Québec devrait venir ensuite?

M. MacDonald: C'est ce qui semble le plus évident, mais je crois que l'étude de faisabilité approfondie permettra de prendre une décision plus précise. Il semble que le triangle doit être le premier, mais il y a d'autres éléments à prendre en compte, et les résultats concernant notamment le nombre de voyageurs et les coûts pourraient changer cela. Je ne me prononce pas de façon définitive.

M. Wilson: On nous a dit à de très nombreuses reprises, et c'est évident, que la décision concernant le train à grande vitesse devrait tenir compte du marché plutôt que de la technologie. Je me demande en fait s'il y a un marché pour les trains à grande vitesse dans notre pays.

M. MacDonald: Vous avez tout à fait raison. Nous ne devrions pas avoir un train uniquement pour avoir un train, et nous ne devrions pas choisir une technologie simplement pour dire que c'est celle qui a enregistré un record du monde de vitesse. Il est essentiel de prendre en considération le nombre des voyageurs et la demande du marché. Ce sont les premiers éléments à envisager dans une étude de faisabilité. On passe ensuite à l'itinéraire et à l'exploitation pour répondre au marché. Soit dit en passant, contrairement à ce que certains ont peut-être laissé entendre, on ne peut pas séparer de la technologie la création d'une demande du marché et, en conséquence, du service que l'on va fournir.

Encore une fois, ce n'est pas uniquement une question de vitesse. C'est une question de confort général, de fiabilité du service, de fréquence, de garanties que le système peut maintenir une vitesse fiable d'après les expériences réalisées, etc. C'est le fait de présenter tous ces facteurs qualitatifs et quantitatifs au consommateur, de lui demander s'il envisagerait d'utiliser ce service au lieu de prendre sa voiture, le bus ou l'avion, selon la durée du trajet, etc., qui déterminera la décision globale.

Ce que j'essaie de vous montrer, c'est qu'on ne peut pas faire une étude sur la fréquentation d'une ligne de chemin de fer sans avoir une idée très précise du type de service que vous allez offrir. Si vous voulez parler d'un type relativement clair et précis de service, il faut savoir quel équipement et quel système seront retenus.

M. Wilson: J'ai quelques inquiétudes sur l'étude du marché éventuel. Il me semble que dans le triangle dont on parle, le marché cible pour le train à grande vitesse est celui des hommes d'affaires, c'est-à-dire des clients pour qui le temps, c'est de l'argent, et qui sont prêts à payer.

M. MacDonald: Oui.

M. Wilson: Le train à grande vitesse ne risque-t-il pas simplement de vider les avions? Dans ce cas, comment justifier une participation publique?

[Text]

Mr. MacDonald: I don't think it will empty the airplanes. I think it will shift some clientele, some ridership from the airplane, particularly on the Montreal to Toronto run or even the Ottawa-Toronto run. For example, our studies show that between Quebec and Montreal the percentage of air travel would remain the same. The ridership coming to the train would be coming from the automobile.

Furthermore, you're right, there is a very substantial ridership that would be coming from the business media. May I suggest that there is also taken into consideration a lot of social movement. There are a lot of families, a lot of relationships between the various cities in the corridor. There's also movement even from a touristic point of view. If you go to Mont Ste. Anne in Quebec City and see the number of buses coming in from Ottawa, Montreal and Toronto at a given time of the year, there's a definite potential there for providing a much faster and more comfortable service for these people.

Finally, there's the induced traffic. People who today do not travel by train may travel once or twice by car or once or twice by plane, but because the service will now be available, because it will be time competitive and because it will be... We have not mentioned it here, but in our study the average price of the fare, the ticket, for using the TGV system would be about 60% of the present economy fare ticket on airplanes.

If you have this combination of the price and so on and so forth, you now have people who did not use that system before who will be using it. Whether you're looking at Japan 25 years ago when they initiated the Shinkansen, or you're looking at the TGV in France or the ICE, I'm sure that ABB or Swedish national railways are experiencing the same thing with the X-2000. That is also becoming a major input into the ridership of the system.

Mr. Wilson: There's a comment in the brochure that was part of your material and that in particular referred to the average TGV fare being approximately 40% lower than regular airfare, an advantage that is particularly important in the Montreal-Toronto and the Ottawa-Hull-Toronto runs, where the main competitor is, in fact, the airplane. So it seems to me what we are talking about, in the main, is direct competition with the airplane.

• 1125

Mr. MacDonald: Oh, definite competition, sir.

Mr. Wilson: I am wondering why the average fare would be 40% lower than airfare. Why would it not be closer to the airfare, in fact?

Mr. MacDonald: I talked about an average price, which means that in the business section, a ticket could be 85% of the airplane fare and for students, older people, weekend rates, organized trips, etc., it could be 25% or 30%.

[Translation]

M. MacDonald: Je ne pense pas qu'il vide les avions. Je crois qu'il y aura un déplacement de la clientèle; certains voyageurs viendront des avions, surtout sur l'itinéraire Montréal-Toronto, ou même Ottawa-Toronto. Par exemple, nos études montrent qu'entre Québec et Montréal, le pourcentage des voyages aériens resterait le même. Les voyageurs qui prendraient le train seraient ceux qui voyagent habituellement en automobile.

De plus, vous avez raison, il y a une grande partie de la clientèle qui viendrait du milieu des affaires. Je vous signalerais aussi qu'il faut tenir compte d'un certain nombre de déplacements d'ordre social. Il y a de nombreuses familles, de nombreux parents qui circulent entre les différentes villes du corridor. Il y a aussi des déplacements touristiques. Si vous allez au mont Sainte-Anne, à Québec, vous verrez le nombre d'autobus qui viennent d'Ottawa, de Montréal et de Toronto à certains moments de l'année, et vous comprendrez qu'il y a de réelles possibilités pour un service plus rapide et plus confortable pour ces gens.

Enfin, il y a ceux qui sont ainsi poussés à voyager. Ceux qui aujourd'hui ne voyagent pas par le train peuvent se déplacer une fois ou deux en voiture ou par avion, mais étant donné que le service existera alors, parce que la durée du trajet sera moins longue et parce que ce sera... Nous n'en avons pas parlé ici, mais selon notre étude, le prix moyen du trajet, du billet, pour le système de TGV correspondra à environ 60 p. 100 du prix du billet d'avion actuel en classe économique.

S'il y a à la fois le prix et le reste, ceux qui n'utilisaient pas le système auparavant l'utiliseront désormais. Qu'on regarde le Japon d'il y a 25 ans, lorsqu'on a lancé le Shinkansen, qu'on regarde le TGV en France ou ICE, je suis sûr que ABB ou les chemins de fer nationaux suédois font la même expérience avec le X-2000. Cela devient un élément important pour les voyageurs qui empruntent ce système.

M. Wilson: Il y a une remarque dans la brochure qui figurait dans votre dossier et qui indique notamment que le prix moyen du billet pour le TGV est d'environ 40 p. 100 inférieur au prix normal d'un billet d'avion, avantage qui est particulièrement important sur les lignes Montréal-Toronto et Ottawa-Hull-Toronto, où le principal concurrent est en fait l'avion. Ce dont on parle en fait essentiellement, c'est de la concurrence directe avec les services aériens.

M. MacDonald: Certainement de la concurrence, monsieur.

M. Wilson: Je me demande pourquoi le prix moyen du billet serait de 40 p. 100 inférieur à celui de l'avion. Pourquoi ne s'en approcherait-il pas davantage en fait?

M. MacDonald: J'ai parlé d'un prix moyen, ce qui veut dire que dans la classe affaires, un billet correspondrait à 85 p. 100 du prix du billet d'avion et, pour les étudiants, les personnes âgées, les tarifs de fin de semaine, les voyages organisés, etc., il correspondrait à 25 ou 30 p. 100.

[Texte]

The question is, why did we retain 60%? That is the result—and you will see it in our study—of sensitivity studies, an estimation of how far you can go with the price and still see your ridership increasing, and at what level it will start decreasing. That is one aspect of sensitivity studied to be able to establish what we figure is the rate range to attract the best ridership.

Mr. Wilson: It is just a small point, but in that calculation, when you speak of the average fare being 40% lower than regular airfare, you are not taking into account the various discounts, advance purchases, and all those things that the airlines offer?

Mr. MacDonald: I think airlines, when I listen and I read, are very seriously reconsidering these, looking at their bottom lines of operation in recent years. How much of that cutting can you do? So we did not speculate on far ranges on one side or the other, but tried to remain on a balance.

Mr. Wilson: Sure, but when we are talking about apples and apples, the fact is you're saying that the package of fares would be 40% lower than a regular airfare, not 40% lower than the—

Mr. MacDonald: Than the average.

Mr. Wilson: The average airfare. Okay, thank you.

Mr. Keyes: Mr. MacDonald, on the heels of your admission that ABB has successfully decreased time travel by up to 40%—because that's what we are talking about, time travel between cities—and your earlier comment, which was most interesting to me, that we shouldn't be selecting a train because it happens to go 300 kilometres an hour or more, how am I, as a member of this committee and, ultimately, of course, responsible to the taxpayers, going to convince anyone that a time savings of, I think you mentioned 25 minutes, warrants an expenditure of a considerable, huge sum of money in the difference between a TGV system and an ABB system?

Mr. MacDonald: Let me suggest to you that the difference between what is presently a running, proven system that would be put into operation between Toronto and Montreal, going through Ottawa—I told you, without stops there—would produce travelling times of about 2 hours and 30 minutes or a little less.

I suggest to you that any way you cut it, on the basis of the present running competitor by the Swedish national railways—on the basis of its present performance, or should I say its planned performance, the difference is way over 30 minutes, if you want to compare apples with apples on the same route, with a TGV system running on its set of dedicated lines and with the criteria to provide the performance for which it is designed.

When it comes to the question of cost, I would suggest if you take the Carman-Bujold report—and I can say all types of things—we have more than serious reservations, and let those who have studied the suggested cost of one system vis-

[Traduction]

Reste à savoir pourquoi nous avons gardé ce chiffre de 60 p. 100. C'est à la suite, comme vous pourrez le voir dans notre étude, des analyses de sensibilité. On a essayé de voir jusqu'où on pouvait aller avec le prix tout en ayant un accroissement du nombre des voyageurs et à quel moment on commençait à avoir une diminution. C'est l'un des aspects de la sensibilité étudiée pour nous permettre de fixer ce qui nous semble être un éventail de prix pouvant attirer le plus de voyageurs.

M. Wilson: C'est juste une petite question, mais dans ce calcul, lorsque vous dites que le prix moyen du billet est de 40 p. 100 inférieur au tarif normal par avion, vous ne tenez pas compte des divers rabais, des achats faits à l'avance, et de tous ces avantages qu'offrent les compagnies aériennes?

M. MacDonald: Je crois que les compagnies aériennes, d'après ce que j'entends et ce que je lis, envisagent très sérieusement de revoir ces conditions, après avoir vu leurs résultats de ces dernières années. Jusqu'où peut aller le rabais? Nous n'essayons pas de voir les minimums et les maximums, nous essayons de maintenir un équilibre.

M. Wilson: Bien sûr, mais lorsqu'on parle de pommes et de pommes, vous dites en fait que l'ensemble des billets seraient de 40 p. 100 inférieurs au tarif aérien courant, et non de 40 p. 100 inférieur à...

M. MacDonald: À la moyenne.

M. Wilson: La moyenne du tarif aérien. Très bien, merci.

M. Keyes: Monsieur MacDonald, étant donné que vous avez admis qu'ABB avait réussi à diminuer la durée du trajet de 40 p. 100—car c'est de cela qu'il est question, du temps de trajet entre les villes—et que vous avez dit plus tôt, ce qui m'a beaucoup intéressé, que nous ne devrions pas choisir un train parce qu'il se trouve qu'il va à 300 kilomètres heure ou davantage, comment dois-je, à titre de membre du comité et en définitive, bien sûr, en tant que responsable devant les contribuables, convaincre quiconque qu'une réduction de 25 minutes de la durée du trajet—je crois que c'est le chiffre que vous avez cité—justifie que l'on dépense une somme considérable qui fait la différence entre le système du TGV et le système ABB?

M. MacDonald: Permettez-moi de vous dire que la différence entre un système qui fonctionne actuellement et qui a fait ses preuves et qui serait mis en place entre Toronto et Montréal, en passant par Ottawa—je vous l'ai indiqué, sans arrêts—permettrait un trajet d'une durée de 2 heures 30 minutes, ou un peu moins.

Il me semble que, quelle que soit la façon dont vous vous y preniez, d'après ce qu'indique le concurrent actuel qui reste en lice, les chemins de fer nationaux suédois... d'après ses performances actuelles, ou plutôt je devrais dire ses performances prévues, la différence est de bien plus de 30 minutes, si vous voulez comparer des pommes et des pommes pour le même itinéraire, avec un système de TGV empruntant ses propres voies exclusives et avec les critères lui permettant de réaliser les performances pour lesquelles il a été conçu.

Lorsqu'on en arrive à la question des coûts, il me semble qu'en prenant le rapport Carman-Bujold—et je pourrais dire toutes sortes de choses—nous avons des réserves plus sérieuses, et il vaut mieux laisser à ceux qui ont étudié les

[Text]

à-vis the other. . . We will say that one of them is definitely very highly undervalued and by a thorough analysis of the figures with which we have been provided and the detail of the figures, it can be proven relatively easily.

• 1130

Now, I haven't come here to put on the boxing gloves and try to do this type of thing. The figures, the research, the work that has been done supplies the conclusions necessary to support what I have just said.

Mr. Keyes: Just to clarify, are you telling me that one of the competitors, other than yourself, is undervaluing their system and that it would cost considerably more than they are suggesting?

Mr. MacDonald: Let's just add one item. It is absolutely impossible to have a very high speed. What they hope would be a top speed of 250 kilometres an hour puts it in the category of the very, very high speed, bringing together the need for signalling, electrification, security as it regards grade separation, elimination of level crossings, fencing, etc.

Just take the columns of figures that have been provided and add them up. The competitor's presentation does not eliminate all level crossings, for example. It doesn't. And look at the cost of level crossings—you talked about 1,000 of them. It is just not included in there.

I feel that I should not trail too long on this, so let me suggest the following. You have our study. If the competition does have a similar breakdown. . . You will find that our study identifies and puts a valuation on every little creek, small river or major river system, or major road system where grade separation or bridges or what have you will be provided.

Now, if they do have that kind of detail, you may be in a position to see how thoroughly one has done his work vis-à-vis the other and how precise are the figures.

Mr. Keyes: I'm going to jump in quickly with another question. Our time is short.

You mentioned earlier that there is unanimity between the different reports that population size could support a profitable high-speed rail system in the Quebec City-Windsor corridor; that was your remark. Was there consideration given. . . ? I don't know how you go about doing it, but there has to be a modal bleed from autos and cars, which are the treasures, the loves of Canadians. There's no question—Canadians love their cars—I know this.

There are about 11 million trips between Windsor and Toronto or Hamilton on a yearly basis. They love their cars, so if the committee and the government, etc., choose to have a high-speed rail project, it is going to need a sales job on the auto owner. Do you think this can be accomplished?

[Translation]

coûts proposés pour un système par rapport à l'autre. . . Je vous dirais que l'un d'entre eux est très nettement sous-évalué et, à la suite d'une analyse approfondie des chiffres qu'on nous a fournis et des précisions mathématiques, cela peut être facilement prouvé.

Je ne suis pas venu ici pour mettre des gants de boxe et faire ce genre de chose. Les chiffres, la recherche, le travail fourni nous permettent d'obtenir les conclusions venant corroborer ce que je viens de dire.

M. Keyes: J'aimerais avoir des précisions. Voulez-vous dire que l'un de vos concurrents, un autre que vous, sous-estime son système et qu'il devrait coûter beaucoup plus qu'il ne le laisse entendre?

M. MacDonald: Permettez-moi d'ajouter une chose. Il est tout à fait impossible d'avoir une très grande vitesse. La vitesse maximum envisageable serait de 250 kilomètres/heure, et cela place le système dans les très, très grandes vitesses, d'où la nécessité d'un système de signalisation, d'électrification, d'un système de sécurité concernant les intersections à niveaux différents, l'élimination des passages à niveaux, les clôtures, etc.

Prenez simplement les colonnes de chiffres qu'on vous a données et faites l'addition. Le document proposé par le concurrent n'élimine pas tous les passages à niveaux, par exemple. Ce n'est pas le cas. Et regardez le coût des passages à niveaux—il y en a 1000. Cela ne figure pas là-dedans.

Je ne devrais pas trop insister là-dessus; je vais donc vous dire ceci. Vous avez notre étude. Si notre concurrent a une ventilation comparable. . . Vous constaterez que notre étude mentionne et évalue le passage du moindre petit cours d'eau, de la moindre petite rivière ou des grands bassins hydrographiques, ou encore les réseaux routiers importants, pour lesquels il y aura des intersections à différents niveaux, des ponts, etc., qui sont prévus.

Si vous trouvez autant de détails dans l'autre document, vous pourrez sans doute voir avec quel soin le travail de l'un a été fait par rapport à l'autre et combien les chiffres sont précis.

M. Keyes: Je vais intervenir rapidement avec une autre question. Nous avons peu de temps.

Vous avez dit plus tôt que les différents rapports sont unanimes pour dire que les données démographiques sont favorables à l'installation d'un système ferroviaire à grande vitesse rentable dans le corridor Québec-Windsor; c'est la remarque que vous avez faite. A-t-on pensé? . . . Je ne sais trop comment présenter la chose, mais il va falloir que les automobilistes renoncent en masse à leurs voitures, car vous savez que les Canadiens les adorent. Il n'y a aucun doute que les Canadiens adorent leurs voitures, c'est un fait avéré.

Il y a chaque année près de 11 millions de déplacements entre Windsor et Toronto ou Hamilton. Les Canadiens adorent leurs voitures; or, si le comité et le gouvernement, etc., choisissent de mettre sur pied un projet ferroviaire à haute vitesse, il va falloir faire un sérieux travail publicitaire auprès des automobilistes. Pensez-vous que ce soit réalisable?

[Texte]

Mr. MacDonald: I think so because I think there are two dimensions to bringing in a TGV network. The first one, of course, is a system that would be providing time-competitive travelling and cost-competitive travelling between point A and point B.

But there is another aspect. It is certainly not all one's fault or VIA's fault, but this also supposes that we would initiate in Canada—and for perhaps, in some ways, in America—something we do not know and we have not known for decades, and that is a train transportation system that leaves on time, arrives on time and provides a high frequency of service. This would occur in a very secure and comfortable fashion in all types of weather; even in the worst of snow storms, any system will slow down—train system—while the airplane is on the ground and the car is in the garage or in the ditch.

Now, this type of service is something that definitely will appeal to anybody—and Canadians are no exception.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen. Just as an aside, perhaps these days, it is not a wise idea to print a map that doesn't have the boundary between Canada and the U.S. showing on it.

• 1135

Let's assume that TGV is not the chosen technology and let's assume that ABB is. Given your comments earlier to me about the fact that you would have to expand in order to accommodate it, and given the fact that ABB has indicated to us in Europe that they would be prepared to maximize Canadian content and that they don't have any existing rail car manufacturing facilities in Canada, would Bombardier be prepared to negotiate with its competitor, in effect, to provide the facilities and the expertise in Canada to construct ABB technology?

Mr. MacDonald: Well, those are a lot of hypothetical questions, which I don't think I should address. Let me say, however, that Bombardier is at this time in the game the leading rail equipment manufacturer in Canada, and that includes ABB or anybody else. If the deal is agreed upon, it would be the only Canadian-experienced world-scale manufacturer, and we certainly don't turn down profitable business.

May I suggest, on the other hand, that one of the things you might want to look at is if Canada owns the leading-edge technology in high-speed rail through Bombardier, it means Canada has a North American mandate. In other words, a great portion of any TGV train set built in America will be built in Canada.

One of the things you may ask our competitor is if they are willing to give their Canadian sub a North American mandate to that extent for the construction of any of the train sets they might be fabricating for the rest of North America for 25 years. It would probably provide for an interesting answer.

Mr. Angus: Your licence, then, is for North America in terms of the TGV technology?

[Traduction]

M. MacDonald: Je crois que oui, car il y a deux aspects au fait de créer un réseau de TGV. Le premier, bien sûr, est un système qui permettrait de voyager plus rapidement et pour moins cher entre le point A et le point B.

Mais il y a un autre aspect. Ce n'est certainement pas la faute de quelqu'un en particulier ou de VIA Rail, mais cela suppose aussi qu'il va falloir lancer au Canada—et en Amérique peut-être aussi à certains égards—quelque chose que nous ne connaissons plus et qui n'existe plus depuis des dizaines d'années, c'est-à-dire un système de transport ferroviaire qui respecte les horaires, qui arrive à l'heure et qui offre des services très fréquents. Ce système pourrait fonctionner de façon tout à fait sûre et offrir un certain confort, quel que soit le temps; même dans les pires tempêtes de neige, n'importe quel système va ralentir—système ferroviaire—alors que l'avion reste au sol et que la voiture est dans le garage ou le fossé.

Ce genre de service devrait plaire à n'importe qui—et les Canadiens ne constituent pas une exception.

M. Angus: Merci, messieurs. À titre d'aparté, je dirais qu'il n'est peut-être pas judicieux en ce moment précis de présenter une carte où ne figure pas la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Supposons que la technologie retenue ne soit pas celle du TGV, mais celle d'ABB. Comme vous nous avez dit plus tôt que vous devriez prendre de l'expansion afin de satisfaire le contrat, et étant donné qu'ABB nous a dit en Europe qu'elle était prête à optimiser le contenu canadien, mais qu'elle ne disposait pas encore d'installations pour fabriquer les rames au Canada, est-ce que Bombardier serait prête à négocier avec son concurrent, en fait, à lui fournir les installations et les compétences techniques au Canada pour appliquer sa technologie?

M. MacDonald: Voilà beaucoup de questions hypothétiques, auxquelles je ne pense pas être en mesure de répondre. Je vous dirai toutefois que Bombardier est, pour l'instant, le chef de file au Canada dans la construction de matériel ferroviaire, soit devant ABB et tous les autres. Si nous décrochions le marché, nous serions le seul fabricant canadien d'envergure internationale, et nous ne refusons certainement pas les bonnes affaires.

D'un autre côté, si le Canada possède la technologie de pointe dans le domaine du transport par rail à grande vitesse grâce à Bombardier, alors le Canada aura un mandat nord-américain. Autrement dit, une grande partie des rames du TGV qui doivent être mises en service en Amérique seront construites au Canada.

Vous pourrez demander à notre compétiteur s'il est disposé à donner à sa filiale canadienne un mandat nord-américain tel que toutes les rames de train susceptibles d'être commandées en Amérique du Nord, pendant les 25 prochaines années, seront fabriquées ici, au Canada. La réponse que l'on va vous fournir risque d'être intéressante.

M. Angus: Donc, pour ce qui est de la technologie du TGV, vous possédez une licence pour toute l'Amérique du Nord?

[Text]

Mr. MacDonald: It is for North America and that is the United States, Mexico and Canada. It is exclusive, and in that licence we have the exclusive responsibility for the promotion and the manufacturing of all TGV train sets in America.

Mr. Angus: Let's say the system gets up and running and let's say it is TGV technology, but let's say the people don't flock to it and it doesn't make a profit. Who is going to pick up the tab?

Mr. MacDonald: It is TGV Canada. It is exactly what I said—from predetermined public contributions to be determined at the end of the feasibility study. Mr. Beaudoin, in testimony to the royal commission, and I repeat today, said we would be willing to assume any and all of the financial and operational risk associated with the system once the level of participation has been agreed upon, and that is before we start building.

Mr. Angus: But those are always based on projections. As we've seen time and time again, whether it's public-private mixes or whether it's a private operation, if it doesn't go, if it doesn't make a profit for a long period of time—and I'm not talking about one or two years—at some point, governments will be asked to help, because it is in the national interest. Are you saying to this committee that Bombardier will never, never do that?

Mr. MacDonald: That is what we have said before. This is Mr. Beaudoin's testimony and it is my testimony.

This is not a first in the world. I bring your attention to what has happened on the Eurotunnel, where the private sector has assumed 100% of the risk.

May I add that our partners and ourselves have made mistakes in the past—bad business decisions, changing markets, a combination of both—where we have had to write off a lot of our mistakes. We try, through the best strategic and tactical planning process, to make the fewest mistakes possible. We have lived through it before, and when we make commitments of the type that Mr. Beaudoin made, we think about it before.

• 1140

Mr. Angus: A final question, sir. You indicated in an earlier answer that Bombardier would not operate whatever system was put in place. The question I did not ask at that point and I will put now is, who is going to own the equipment? What is your preference in terms of who should own it, both in terms of the train sets and the infrastructure, and, second, is there a proviso that down the road, once the investment has been paid back, in effect, of turning the operation over to the Crown?

Mr. MacDonald: No, present planning calls for the train set, the system, to be owned by an entity that today we call TGV Canada of which Bombardier would be a very small minority shareholder and whose shareholders would be tens

[Translation]

M. MacDonald: Pour toute l'Amérique du Nord, c'est-à-dire pour les États-Unis, le Mexique et le Canada. Elle est exclusive, puis elle confère l'entière responsabilité en matière de promotion et de construction de toutes les rames de TGV commandées en Amérique.

M. Angus: Supposons que l'on opte pour un train à grande vitesse et que ce soit la technologie du TGV qui soit retenue, mais que ce train n'attire pas les foules et qu'il ne réalise pas de bénéfices. Qui paierait alors la facture?

M. MacDonald: TGV Canada. C'est exactement ce que j'ai dit —à partir de contributions publiques dont le niveau sera établi à la fin de l'étude de faisabilité. M. Beaudoin l'a déclaré dans son témoignage devant la commission royale, et je vous le répète aujourd'hui: nous serions disposés à assumer la totalité du risque financier et opérationnel de mise en oeuvre du système une fois que nous nous serons entendus sur le niveau de participation publique, avant le début des travaux.

M. Angus: Mais tout cela ne repose que sur des projections. Comme il nous a été donné de le constater tant de fois, peu importe qu'il s'agisse d'opérations conjointes secteur public-secteur privé, ou d'opérations entièrement privées, si les choses ne fonctionnent pas bien, si le projet ne produit pas de bénéfices avant un certain temps—et je ne parle pas ici d'un an ou deux—les gouvernements sont invités à intervenir parce qu'il en va de l'intérêt national. Êtes-vous prêt à déclarer à ce comité que Bombardier ne fera jamais une telle chose?

M. MacDonald: C'est ce que nous avons déjà dit. C'est ce que M. Beaudoin a déclaré, et c'est ce que je vous déclare aujourd'hui.

Ce ne serait pas une première dans le monde; je vous rappelle ce qui se produit dans le cas de l'Eurotunnel, où le secteur privé a accepté d'assumer la totalité des risques.

J'ajouterai que nos partenaires et nous-mêmes avons fait beaucoup d'erreurs dans le passé—mauvaises décisions de gestion, changements dans les conditions du marché, combinaison des deux—et nous avons dû payer pour cela. Mais nous essayons, grâce à une meilleure planification stratégique et tactique, de commettre le moins d'erreurs possible. Nous sommes passés au travers de nos problèmes et, avant de prendre le genre d'engagements qu'a pris M. Beaudoin, nous y pensons à deux fois.

M. Angus: Une dernière question, monsieur. Dans une réponse précédente, vous nous avez déclaré que Bombardier n'allait exploiter aucun des systèmes qui seraient mis en place. Je ne vous ai pas demandé alors, mais je vous demande maintenant qui va être propriétaire de l'équipement. Qui, selon vous, devrait être propriétaire, tant des rames que de l'infrastructure et est-il prévu que, une fois l'investissement amorti, toute l'exploitation soit transférée à l'État?

M. MacDonald: Non, pour l'instant il est prévu que les rames, le réseau, seront l'entière propriété d'une entité actuellement appelé TGV Canada et dont Bombardier serait un actionnaire très minoritaire, comparativement aux dizaines

[Texte]

of thousands of Canadians, large and small institutions as well as international investors. That would be the ownership of train sets and/or the system. There has been no thinking about turning it over after x number of years to the government. That is the status of the file right now.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you very much. I want to express, on behalf of the committee, our appreciation, gentlemen, for your appearance here this morning. It has been thoughtful and well prepared. Obviously the studies that you have done have been exhaustive and extensive and we look forward to perusing these reports.

Mr. MacDonald: Good luck.

The Chairman: Thank you.

Mr. MacDonald: Thank you, Chairman.

• 1143

• 1147

The Chairman: I invite the representatives from ABB, which will include Mr. Janson, President and CEO, as well as Mr. Lendich, the General Manager of the Transportation Segment, to take their places at the witness table. Welcome, gentlemen, to the standing committee. I see you have brought Mr. Mill back for Christmas, which I'm sure is appreciated by him and his family.

Mr. Peter Janson (President and Chief Executive Officer, Asea Brown Boveri Inc.): Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, I would like to congratulate you and your committee on your initiative to hold public hearings on this question of high-speed rail. I understand you set yourselves a demanding agenda. That was clearly shown with the rather hectic visit to Europe, visiting workshops and riding trains, trying the various high-speed technologies. I think that's a very positive indication of your interest.

We believe your timing is especially opportune considering the present stage of study of the royal commission and this recently announced federal-provincial joint feasibility study.

You've been inundated with papers from ABB and with various speeches and presentations we have made during the last year and certainly in the last several months, and many of you have had the chance to see and ride on our train firsthand. What I propose to do this morning is to present to you, using the overheads, a review of what we see as the key issues and our view of them. Then we would be happy to answer some questions and perhaps enjoy the same kind of repartee you've just had with Mr. MacDonald and company. Is that all right?

[Traduction]

de milliers de Canadiens, aux grandes et petites institutions, ainsi qu'aux investisseurs nationaux qui y auraient des parts. Voilà comment se répartirait la propriété des rames et du réseau, ou des deux. Nous n'avons pas à envisager de transférer le tout après un certain nombre d'années au gouvernement. Voilà où nous en sommes pour l'instant.

M. Angus: Merci, messieurs.

Le président: Merci beaucoup. Au nom des membres du comité, je tiens à vous remercier, messieurs, d'avoir bien voulu comparaître devant nous ce matin. Votre exposé était fort bien préparé et il donne à réfléchir. De toute évidence, vous vous êtes livrés à des études très sérieuses, très poussées, et nous avons hâte de pouvoir parcourir ces rapports.

M. MacDonald: Bonne chance.

Le président: Merci.

M. MacDonald: Merci, monsieur le président.

Le président: J'invite à présent les représentants d'ABB, c'est-à-dire M. Janson, président et directeur général, et M. Lendich, directeur général du Groupe Transport, à venir prendre place à la table des témoins. Bienvenue, messieurs. Je vois que vous avez rapatrié M. Mill pour Noël et je suis sûr que sa famille et lui-même l'apprécient beaucoup.

M. Peter Janson (président et directeur général, Asea Brown Boveri Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à vous féliciter, vous-même et votre comité, d'avoir décidé de tenir des audiences publiques sur la question du train à grande vitesse. Sachez que je suis conscient du programme exigeant que vous vous êtes ainsi fixé. Nous avons pu le constater lors de votre visite mouvementée en Europe, qui a été ponctuée de visites d'ateliers et de déplacements en train pour essayer les différentes technologies à haute vitesse actuellement proposées. C'est là, selon moi, une indication de l'intérêt profond que vous portez à ce dossier.

Le choix du moment pour tenir de telles audiences est particulièrement approprié, compte tenu du stade où en est arrivée l'étude effectuée par la commission royale et de la récente annonce d'une étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-gouvernements provinciaux.

Vous avez été littéralement inondés de documents d'ABB, notamment des différents discours et exposés que nous avons faits au cours de la dernière année et plus encore au cours des derniers mois, et plusieurs d'entre vous ont eu la possibilité de voir et même d'essayer notre train. Ce matin, je me propose de vous présenter, en m'appuyant sur un ensemble de transparents, ce que nous estimons être les principaux enjeux du dossier et la façon dont nous les percevons. Nous serons ensuite heureux de pouvoir répondre à vos questions et peut-être même d'avoir avec vous le même genre d'échanges que vous avez eus avec M. MacDonald et ses collaborateurs. Cela vous convient-il?

[Text]

The Chairman: Yes.

[Slide Presentation]

• 1150

M. Janson: Je vais faire ma présentation en anglais, mais s'il y a des questions en français, je suis prêt à y répondre.

This is the train, but most of you have seen it anyway.

Perhaps I will start by saying a few words about ABB. ABB is rather a new company, formed as a result of the merger of Asea and Brown Boveri in 1988. We today have world-wide sales in excess of \$28 billion and employ over 220,000 people.

ABB, as you can see just in looking at the spread of the revenues in different parts of the world, is truly a global company. We have focused our strategies in the first couple of years of the company to form strong bases in various portions of the world.

The organizational structure of ABB is rather unique. We call ourselves multidomestic rather than multinational. ABB does not have one home country; it does not have just two; ABB has many home countries, Canada being one of them. When we speak of a home country, we talk about a country where our activities are much broader than just importing or manufacturing, but rather where we are stimulating research and development, where we are involved in the society of which we are a part.

We function in an international matrix, which means that many of our technologies and strategies for our technologies are decided on a global basis, so that we do not do a lot of redundant investing or research and development but rather focus on the strengths that exist in various parts of the group and make sure that we co-ordinate our activities to make the group as a whole stronger.

Then we operate in a very decentralized fashion. What that means, essentially, is that ABB in Canada is run by Canadians and in Germany it is run by Germans, etc. This structure has proven to be very exciting, very fast moving, especially during the period we have just experienced, and we are quite optimistic for the future of the group as a whole.

In Canada our company has approximately 58 locations; 19 of them are manufacturing plants, primarily in Ontario and Quebec. We have over \$1 billion in annual revenues in Canada.

Our shareholders have invested more than \$200 million in Canada in the past two years. That is a rather strong commitment by foreign investors in what they see as a viable, growing, and attractive market.

One of the important legs, or segments, of ABB is transportation. If we just look at it globally, what ABB has to offer in the field of transportation would be state-of-the-art technologies, an experience of operations in many different

[Translation]

Le président: Oui.

[Diaporama]

Mr. Janson: I will do my presentation in English but I will be happy to answer any question in French.

Voilà le train en question, mais la plupart d'entre vous l'ont déjà vu.

Je commencerai par vous dire quelques mots au sujet d'ABB. ABB est une compagnie relativement nouvelle, qui est le résultat de la fusion d'Asea et de Brown Boveri, en 1988. Aujourd'hui, notre chiffre d'affaires dans le monde dépasse les 28 milliards de dollars et nous employons plus de 220,000 personnes.

Comme vous pouvez le voir à la répartition de ces recettes dans le monde, ABB est une entreprise véritablement internationale. Dans les deux premières années d'existence de la compagnie, notre stratégie a consisté à créer des assises solides un peu partout dans le monde.

L'organigramme d'ABB est assez unique. Nous nous définissons d'ailleurs beaucoup plus comme une entreprise pluri-intérieure que comme une multinationale. Nous n'avons pas de pays d'attache, nous sommes bel et bien installés dans plusieurs pays, notamment au Canada. On entend par pays d'attache un pays où les activités vont au-delà de l'importation ou de la fabrication, pour déborder sur la recherche et le développement, et où la compagnie est en prise directe avec la société dont elle fait partie.

Nous fonctionnons suivant une matrice internationale, c'est-à-dire que la majorité de nos technologies et de nos stratégies technologiques sont décidées à l'échelle internationale, si bien que nous ne dédoublons que très peu nos investissements et nos activités de recherche et de développement, puisque nous essayons plutôt de profiter des points forts de notre groupe, ici et là, ce qui nous oblige à coordonner nos activités pour que le groupe soit encore plus fort.

Toutefois, nous fonctionnons de façon très décentralisée. Ce que je veux dire par là, c'est qu'ABB Canada est dirigée par des Canadiens et ABB Allemagne par des Allemands, etc. Cette structure s'est avérée très stimulante, très souple, surtout dans le genre de période que nous traversons, et nous sommes tout à fait optimistes quant à l'avenir de tout le groupe.

Au Canada, notre entreprise compte quelque 58 installations différentes; 19 sont des usines de fabrication, surtout en Ontario et au Québec. Notre chiffre d'affaires annuel au Canada dépasse le milliard de dollars.

Nos actionnaires ont investi plus de 200 millions de dollars au Canada au cours des deux dernières années. Il s'agit là d'un engagement très sérieux de la part d'investisseurs étrangers qui perçoivent le Canada comme un marché viable, en expansion et particulièrement attrayant.

Le transport est l'un des segments importants d'ABB. D'ailleurs, si on se livrait à une comparaison à l'échelle mondiale, on constaterait qu'ABB possède le nec plus ultra technologique dans le domaine du transport et qu'elle a

[Texte]

climatic conditions in many parts of the world. We have a complete line of products. With the mechanical, electrical power supply, the signalling, we have covered the whole range of activities related to electric transportation.

We have strong project management turnkey capabilities, shown, for example, in Istanbul, where we have done the metro system on a turnkey basis.

• 1155

Our high-speed train experience is not limited to one technology or one specific area, but rather we have a range of experiences and technologies that we can apply and choose the best one for a situation that we see arising anywhere in the world. It includes the X-2000 in Sweden, which has been spoken of so glowingly this morning, and we have the ICE in Germany, the ETR in Italy, the Bahn-2000 in Switzerland, which is the new system project that the Swiss railways are looking at, and we have worked very closely with Amtrak and General Motors in the U.S. on their electric locomotives.

Traction projects in Canada include the electrical propulsion systems for the B.C. Rail at the Tumbler Ridge, which is Canada's first and foremost electrified heavy freight line. We have done a lot of work with Montreal Metro on the electrical propulsion systems. We have done complete trolley buses, for example, in Edmonton. Those buses are also running in Toronto today. We have worked very closely with UTD/Bombardier for many U.S. projects, where we have provided the propulsion equipment.

It perhaps falls in line with a question that you asked earlier. I am sure you have heard some of these things many times before. Why would we look at high-speed rail as a transport mode at all, which is probably the prime question in front of this committee?

Electric high-speed trains: less polluting and more environmentally friendly. They are more effective and efficient over intermediate distances, less energy consumption, less space than highways, for example, safer. We do not have the kinds of accident costs that one has with highway traffic. They are more flexible to increases in capacity and efficiency of operation.

Key elements of the Sprintor technology: Sprintor is a very sharp step above existing trains. We talk here primarily of electric traction, which is the basis for most rail in Europe, in that it uses AC propulsion. That is the avant-garde technology in terms of propulsion systems. It is the kind of development that still has to be done in many other train systems, for example.

[Traduction]

l'expérience des conditions d'exploitation dans différentes conditions climatiques, un peu partout dans le monde. Nous possédons toute une gamme de produits et, comme nous touchons à tout ce qui est mécanique, alimentation électrique et signalisation, nous couvrons toute la gamme des activités dans le domaine du transport à propulsion électrique.

Nous sommes spécialisés dans la gestion de projets clé en mains, comme dans le cas du métro d'Istanbul, que nous avons entièrement réalisé.

Notre expérience dans le domaine du train à grande vitesse ne se limite pas à une seule technologie ni à un seul domaine; nous pouvons nous appuyer sur tout un ensemble d'expériences et de technologies, à partir desquelles nous pouvons sélectionner ce qui convient le mieux aux différentes situations que nous rencontrons un peu partout dans le monde. C'est ainsi que nous pouvons nous inspirer du X-2000 en Suède, dont on a dit beaucoup de bien ce matin, de l'ICE en Allemagne, de l'ETR en Italie et du Bahn-2000, en Suisse, le nouveau train que les chemins de fer suisses envisagent d'adopter, sans compter que nous avons travaillé en étroite collaboration avec General Motors et Amtrak, aux États-Unis, à la construction des locomotives électriques de la compagnie ferroviaire.

Pour ce qui est des systèmes de traction en projet au Canada, nous avons conçu et réalisé, à Tumbler Ridge, des systèmes électriques de propulsion destinés à des trains de marchandises lourds, se déplaçant sur des voies électrifiées, pour le compte de B.C. Rail. Nous avons également travaillé activement à la conception des systèmes électriques de propulsion du métro de Montréal. Nous avons aussi entièrement fabriqué et réalisé des trolleybus, comme à Edmonton. On retrouve d'ailleurs les mêmes voitures à Toronto. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec UTDC et Bombardier, pour de nombreux projets aux États-Unis, dans le cadre desquels nous avons fourni les systèmes de propulsion.

Voilà qui répond peut-être à une question que vous avez posée plus tôt. Et je suis sûr que vous avez déjà entendu ce raisonnement nombre de fois. La principale question que l'on doit se poser, ici à ce comité, c'est la suivante: pourquoi envisager un train à grande vitesse comme mode de transport?

Les trains électriques à grande vitesse polluent moins et agressent moins l'environnement; ils sont plus rentables et plus efficaces sur des distances intermédiaires, ils consomment moins d'énergie, ils exigent moins d'espace que les autoroutes et ils sont plus sûrs. Ils ne donnent pas lieu au genre de coûts caractéristiques des accidents de la route. Enfin, ils se prêtent plus facilement à une augmentation de capacité et à une amélioration de la rentabilité.

Les principaux éléments de la technologie Sprintor, à présent. Le Sprintor constitue un très net progrès par rapport aux trains électriques actuels, qui constituent le type de trains le plus répandu en Europe, car il s'appuie sur un système de propulsion c.a., qui est à l'avant-garde de la technologie. C'est en effet le genre de progrès technologique que de nombreux autres trains doivent encore adopter.

[Text]

We use light weight car bodies of stainless steel and we have a new gearing mechanism. This helps us in the accelerating and decelerating control phases of the train. We have a tilting technology that has taken a long time to develop. I remember as a young engineer being aware of Asea at that time in Sweden developing tilting train technology at the same time as we were developing it in Canada. We have continued with our commitment to that technology and have successfully now applied it, and it is in revenue service. The keys to that are not only that we can tilt the train and control that as we go in and out of curves, but also the bogies themselves are radio steering. That reduces a lot of wear on the wheel sets and the tracks, for example.

Our view on the question of speed versus trip time... we get into a lot of semantics here on what is high speed or very high speed. We do not think the top speed is necessarily the most important thing. The key lies in the travel time, as has been pointed out already several times this morning. Generally, the understanding and the experience we have is that travel times around three hours over intermediate distances can attract passengers, both from air and road traffic.

Very high speeds can be very expensive. It comes in the kinds of differences that we see between 250 kilometres and, say, 350, for example, as the top speed. One cannot use as much of the existing rights of way, possibly. There has to be some new infrastructure and rights of way. Maintenance costs and the attention that has to be paid to the tracks is where a lot of the technology is. When you are running at higher speeds you need more power to do it, so you do end up with higher operating costs.

• 1200

We have the question of industrial benefits. If one looks at this train project in a very objective sense, we have to do something with tracks, be it build new straight tracks or upgrade existing rights of way and curvy tracks, and we have to implant or put in an infrastructure of electrical equipment, which entails substations, catenaries, controls, etc. I think there is no difference in terms of competing technologies between one proposal or the other. All of these things will be done in Canada.

When it comes to the rolling stock and some other very specialized items of equipment, I don't think there is a major difference between either of the groups promoting their technologies in front of you today. We have committed that we will do a lot of the work in Canada. If it turns out that there may only be one source of supply, we will have some interesting negotiations.

We also have a lot of capabilities ourselves in Canada with the 3,500 people whom we have to do some of the other more critical technological elements that are within the trains themselves, especially the locomotives. In our view, there is no significant difference in terms of the imported components involved in whatever train system technology is selected.

[Translation]

Nous utilisons des carrosseries légères en acier inoxydable ainsi qu'un nouveau mécanisme d'orientation des bogies. Ce mécanisme intervient dans les phases de contrôle d'accélération et de décélération du train. Nous disposons également d'un système d'inclinaison dynamique dont la mise au point a nécessité beaucoup de temps. Je me souviens, alors que j'étais jeune ingénieur, qu'Asea travaillait à la mise au point du système d'inclinaison, en Suède, en même temps que nous, au Canada. Nous avons continué le travail de mise au point de cette technologie et nous sommes parvenus à l'exploiter commercialement. Ainsi, non seulement le train peut s'incliner à l'entrée et à la sortie des courbes mais, grâce aux bogies à direction radiale, l'ensemble permet de réduire l'usure des roues et des voies, par un allègement des forces de friction.

Voyons à présent la question du rapport vitesse-temps de déplacement... question qui soulève un débat: qu'entend-on par haute vitesse et très haute vitesse. Nous n'estimons pas que la vitesse de pointe soit nécessairement la caractéristique la plus importante. L'essentiel, c'est le temps de déplacement, comme on vous l'a déjà plusieurs fois mentionné ce matin. Nous croyons savoir et nous avons pu constater que, dans l'ensemble, des temps de déplacement d'environ trois heures sur des distances intermédiaires sont susceptibles d'attirer des passagers qui empruntaient d'autres modes de transport, comme l'avion ou la voiture.

La très haute vitesse peut revenir très cher. Dans ce cas, on parle d'une différence de vitesse maximale de 250 à, par exemple, 350 kilomètres-heure. Il n'est plus vraiment possible, avec un train à très grande vitesse, d'utiliser les emprises existantes. Il faut en créer de nouvelles et construire de nouvelles infrastructures. Le plus gros de la technologie est concentrée sur l'entretien des voies. Lorsque vous vous déplacez à très haute vitesse, vous avez besoin de plus de puissance, ce qui se traduit par des coûts d'exploitation plus élevés.

Voyons à présent la question des retombées industrielles. Si l'on examine ce projet ferroviaire en toute objectivité, on se rend compte qu'il faudra peut-être construire de nouvelles voies en ligne droite ou améliorer les emprises et les courbes actuelles, à quoi s'ajoute la nécessité d'installer tout un réseau électrique comportant sous-stations, caténaires, postes de commande, etc. Je ne pense pas qu'il y ait une quelconque différence entre les deux propositions sur le plan technologique. Tout cela sera fait au Canada.

Pour ce qui est du matériel roulant et des autres pièces d'équipement très spécialisées, je ne pense pas qu'il y ait une grande différence entre les deux concurrents que vous aurez vus aujourd'hui. Notre groupe s'est engagé à réaliser la majorité du travail au Canada et s'il s'avère que nous ne pouvons avoir recours qu'à une seule source d'approvisionnement, alors nous nous engagerons dans des négociations des plus intéressantes.

Et puis, nous pouvons nous-mêmes compter sur notre important effectif de 3,500 collaborateurs au Canada, qui seront appelés à travailler sur les autres éléments technologiques les plus critiques, surtout sur les locomotives. Selon nous, il n'y a pas de différence marquée, d'un concurrent à l'autre, sur le plan des composantes qui devront être importées.

[Texte]

With respect to the inherent characteristics of Quebec-Windsor and many other corridors in North America, there is existing track or right of way. You are well aware of the doubling up that one has in rights of way. There is work going on right now between the two major freight railways and the federal and provincial governments to try to find a way to rationalize the existing rights of way so that we might find some portions that can be dedicated to passengers. Across North America we have old alignments. There are many curves.

I might just address the point about the speeds in Sweden, for example. It's more of a physical constraint. It's not a constraint on the train but rather a constraint on the existing tightness of the curves that already exist. We have not straightened them out and that limits the top speed that one attains there. There tends to be mixed traffic and a clear scarcity of funds.

Sprinter was designed to meet these conditions. We have a very clear case, and a test case, I think one that clearly establishes the credibility of the concept and makes it worthwhile to study it more deeply, in the selection by Amtrak to bring Sprinter over, or bring the X-2000, as they call it in Sweden, over to North America, put it through some rather rigorous and thorough tests, and then bring it into revenue service in the northeast corridor in about a year, or a year and a half from now.

That will show, I think, that there are opportunities, there are locations, there are corridors where certain technologies can be implemented much faster, much quicker, be much less expensive, and give a much greater return to the operator. This is what we see as the key advantage of the Sprinter.

If we just take the Swedish experience, the trip times are competitive. The cost of the new infrastructure was minimal. One of the key elements that they had in Sweden was that the railways were already electrified. In the projects that we talk about here in Canada, costs in the order of \$1 billion to \$1.5 billion go towards electrifying the rails. That's a major cost element that we have here that one doesn't have in Europe.

They've been able to minimize their ongoing maintenance cost because there was not a massive upgrading required, for example, of track, and it was progressive and rapid implementation. The train runs slower now than it will in six months because they are still implementing the signalling system, but they are generating revenue early, which brings down the overall costs.

What we have found with the Sprinter is that speed is not necessarily the most significant factor. By giving people a new, upgraded service, with many of the things that are important to satisfying customers' needs in terms of

[Traduction]

Pour ce qui est des caractéristiques inhérentes du corridor Québec-Windsor, ainsi que de la majorité des corridors en Amérique du Nord, on trouve un réseau de voies ou d'emprises déjà en place. Vous êtes tout à fait conscients du travail que représente la cohabitation de deux réseaux le long d'une même emprise. À l'heure actuelle, les deux grandes compagnies ferroviaires de transport de marchandises et les gouvernements fédéral et provinciaux essaient de trouver une façon de rationaliser l'utilisation des emprises actuelles, afin de réserver certains tronçons au seul transport des passagers. Dans toute l'Amérique du Nord, on retrouve les anciens alignements de voies, ainsi que de nombreuses courbes.

Je devrais vous parler du problème de la vitesse de notre train, en Suède, qui est lié aux conditions du terrain, au fait qu'il a fallu utiliser les rails existants qui présentent d'importantes courbures. Nous n'avons pas redressé les voies, ce qui limite la vitesse maximale pouvant être atteinte. En outre, il a fallu tenir compte de la mixité du trafic passagers-marchandises et des contraintes financières.

Sprinter a été conçu en fonction de ces conditions. En outre, dans la décision d'Amtrak d'adopter le système Sprinter ou X-2000, comme on l'appelle en Suède, nous avons un exemple concret, un cas d'espèce, qui montre bien la crédibilité de notre concept et qui invite à l'étudier plus à fond. Avant de prendre sa décision, Amtrak a fait subir à notre système des essais complets, particulièrement exigeants, et la compagnie a maintenant décidé d'exploiter commercialement notre train, dans le corridor nord-est, dans un an ou un an et demi.

Selon moi, cela nous montrera qu'il existe des possibilités, et qu'il y a des emplacements, des corridors où certaines technologies peuvent être mises en oeuvre beaucoup plus rapidement, à un coût bien moindre et rapporter beaucoup plus à l'exploitant que d'autres. Voilà le principal avantage que nous voyons dans Sprinter.

Si l'on considère la seule expérience suédoise, on se rend compte que les temps de déplacement sont concurrentiels par rapport ceux d'autres modes de transport. Les coûts de la nouvelle infrastructure ont été minimes. Il est évident que la Suède bénéficiait déjà d'un réseau ferroviaire électrifié. Dans le cas d'un projet comme celui envisagé au Canada, les coûts de l'électrification représenteraient 1 à 1,5 milliard de dollars. Il s'agit d'un poste budgétaire particulièrement important, qu'il n'a pas été nécessaire d'envisager en Europe.

En outre, les Suédois ont pu réduire leurs coûts de maintenance, parce qu'ils n'ont pas eu à entreprendre d'importants travaux de réfection des voies et que la mise en oeuvre a été à la fois progressive et rapide. Pour l'instant, le train se déplace plus lentement qu'il ne le fera dans six mois, parce qu'on est encore en train d'installer le réseau de sémaphores, mais il commence déjà à rapporter de l'argent, ce qui allège la facture totale.

Dans le cas du Sprinter, nous avons été amenés à constater que la vitesse n'était pas forcément le facteur le plus important. Il est en effet possible de détourner la clientèle habituée à emprunter d'autres moyens de transport

[Text]

reliability, comfort and convenience, you can attract passengers and maybe they will accept to take a little bit longer. They're going to arrive a lot more relaxed and may have achieved a lot more than sitting cramped in an aircraft, for example.

• 1205

There has been ferocious competition between the airline and the railways. We have attracted 15% of the passengers. Listening to the discussion earlier, it is quite interesting when one talks about the culture and trains arriving and leaving on time. I think VIA Rail has done a lot to get their trains to arrive and leave on time.

Just culturally, when we Canadians ride a train and have a cup of pop or a cup of coffee, the empty cup goes on the floor. That doesn't happen in Europe. We see the same thing in our theatres. A major change has to come in the way we treat some of these things, which is part of our culture.

The vast majority of travellers don't really care about speed and are unaware of the speeds. They care about the time they arrive. I am not sure about any of you, but I have never called and asked the airline how fast the plane will fly me to Toronto. I have asked when it will arrive.

Apparently, the train in Sweden is operating between 80% and 100% of capacity, depending on the time it's travelling. Of 1,000 people a day, 60% of those came from air, and 90% of that 60% have been quite clear that their commitment is to stay with the train. I believe you had a chance to meet people from Swedish State Railways. Their enthusiasm has grown as this train implementation has gone along and they have been able to see some of the benefits, and they are really looking at it as the cornerstone of their long-term survival and growth.

We would sum up in rather simple terms. What we are looking at here is a transportation system. We have to know if there is a market for it. Will people want to ride the train if it's a VIA train that goes in just under four hours, or if it's a Sprintor that goes in under three hours, or if we have to go to some very high-speed technology or a maglev? And how much are we going to pay for that?

If there is a market and these things are working, we think that can be a very positive influence on the competitiveness of our country in terms of having a viable, alive, moving infrastructure. That can help the Canadian economy as a whole.

[Translation]

si on lui offre un nouveau service, amélioré, présentant toutes les caractéristiques susceptibles de répondre aux besoins de la clientèle sur le plan de la fiabilité, du confort et de l'aspect pratique. Par rapport à l'avion, par exemple, le train permet aux gens d'arriver à destination beaucoup plus détendus, et ils peuvent faire beaucoup plus pendant leurs déplacements que de jouer les sardines.

La concurrence entre le transport aérien et ferroviaire est féroce. Nous avons réussi à attirer 15 p. 100 de la clientèle des transporteurs aériens. C'est très intéressant ce qu'on a dit tout à l'heure à propos de la culture et des trains qui arrivent et qui partent à l'heure. Personnellement, je pense que Via Rail a fait beaucoup de progrès pour respecter les horaires de départ et d'arrivée.

Ne doit-on pas tout autant attribuer à notre culture le fait qu'après avoir bu dans le train du café ou une boisson gazeuse, nous jetions les tasses en plastique sur le plancher? Cela ne se produit pas en Europe. J'ai vu la même chose dans nos salles de cinéma. Nous devons modifier en profondeur la façon dont nous considérons certaines de ces choses, mais cela fait partie de notre culture.

La plus grande partie des voyageurs ne s'intéressent pas vraiment à la vitesse, qu'ils ignorent, d'ailleurs. Par contre, ce qui est important pour eux, c'est l'heure d'arrivée. Je ne sais si c'est la même chose pour vous, mais, personnellement, je n'ai jamais demandé à un transporteur aérien à quelle vitesse se déplaçaient ses avions, mais plutôt en combien de temps il pouvait me déposer à Toronto. La question de la vitesse, je la pose à l'arrivée.

Apparemment, le taux de remplissage du train suédois est de entre 80 à 100 p. 100 de sa capacité, selon l'heure à laquelle il circule. Des milles passagers qu'il transporte par jour, 60 p. 100 sont d'anciens réguliers du transport aérien et, de ce nombre, 60 p. 100 ont déclaré leur ferme intention de continuer à emprunter le train. Je crois que vous avez eu la possibilité de rencontrer des représentants de la Société d'État des chemins de fer suédois. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux de mise en oeuvre, les gens de la société suédoise étaient de plus en plus enthousiastes, puisqu'ils commençaient à percevoir certains des avantages que présentait le train, au point qu'ils en sont venus à le considérer comme le pilier de leur croissance et de leur survie à long terme.

Nous pouvons résumer cette présentation de façon fort simple. Ce que l'on envisage, c'est un système de transport. Nous devons d'abord savoir s'il existe un marché, s'il y aura une clientèle pour un train VIA assurant la liaison en un peu moins de quatre heures, ou pour un train Sprintor, qui mettra un peu moins de trois heures, ou encore, si nous devons opter pour un train à très grande vitesse ou pour un Maglev. Et combien allons-nous payer pour tout cela?

S'il y a un marché et si le système envisagé est mis en place, nous croyons que nous pourrions favoriser la compétitivité du Canada, grâce à une infrastructure viable et dynamique. Ce faisant, nous pourrions aider toute l'économie canadienne.

[Texte]

What we think is wrong, and why we celebrate the kind of efforts you are putting into looking at this issue, and the step that the federal and provincial governments have taken in deciding to do another level of feasibility study to look at the revenue generation side, is that if we base a decision of this magnitude solely on political, regional subsidies or job creation, we are going to have it hanging around our necks for the next 25 or 30 years. It was mentioned earlier today that this is not something this country can afford.

Mr. Keyes: Thank you very much for your brief. Some of the participants here in the room with us may see many of the questions as obvious, as already having been answered for many of us when we went abroad, but a few questions must be asked as a result of what was said a little earlier today in the other presentation. Specifically, a statement was made earlier today that your figures are seriously underestimated. Can I have your response to that?

Mr. Janson: I don't think they are. We gave a pre-feasibility study. We were quite clear that this was what we were doing. I don't have quite as thick a piece of paper, but that doesn't necessarily reflect the quality of what has been done.

When we entered the fray, we felt it was important that we not consider just one possible solution here. We have seen it as our role to put in front of the Canadian public and the Carman-Bujold Task Force that there are alternatives.

• 1210

It's very important that people get out now and find out if there is a market at all—I think one of you asked that question earlier this morning—and then what we should do to address that market. Before we got into our pre-feasibility study at all, I had set certain criteria for my people, before we would come out and say that we could have a solution. You have to get it out and get it on the table and get it looked at and make sure that the process goes in the right way, or we just go barrelling down one road and can be at high risk of ending up spending far too much money.

Mr. Keyes: One of the statements also made in the context of that remark was the cost of level crossings, and the column specifically in your report was mentioned. Can you give us your estimation of the costs to upgrade how many level crossings in a Windsor to—

Mr. Janson: It's in our pre-feasibility study, or, if not there, in our responses to the task force. I'll be happy to provide that to you. I don't have it in my head.

[Traduction]

Ce qu'il ne faudrait pas faire, selon nous—et c'est la raison pour laquelle nous applaudissons les efforts que vous investissez dans l'examen de cette question et les mesures prises par les gouvernements fédéral et provinciaux afin que soit tenue notre étude de faisabilité portant, cette fois, sur le côté commercial de l'opération—ce serait de fonder une décision d'une telle importance sur des seules considérations d'ordre politique, de développement régional ou de création d'emplois, car nous devrions alors en subir les conséquences pendant les 25 ou 30 prochaines années. Plus tôt, des témoins vous ont dit que le Canada ne pouvait se permettre une telle erreur.

M. Keyes: Merci de votre exposé. Certaines des personnes présentes dans cette salle estimeront sans doute que la majorité des questions que nous allons vous poser sont évidentes, et qu'on nous en a déjà fourni les réponses lors de notre déplacement à l'étranger. . . Toutefois, nous devons vous poser certaines de ces questions après ce qui a été dit par les témoins qui vous ont précédé. Ainsi, ils ont déclaré que vos chiffres constituaient une sous-estimation de la réalité. Qu'avez-vous à répondre à cela?

M. Janson: Je ne pense pas que ce soit le cas. Nous vous avons remis une étude de faisabilité préliminaire, dans laquelle nous avons bien précisé les paramètres du projet que nous envisageons. Certes, ce document n'était pas aussi épais que certains autres, mais l'épaisseur n'a pas forcément de rapport avec la qualité du contenu.

Nous nous sommes lancés dans la course parce qu'il ne fallait pas, à notre avis, qu'on examine une seule possibilité. Nous avons donc estimé qu'il était de notre devoir de faire savoir au public canadien et au groupe de travail Carman-Bujold qu'il y avait d'autres solutions.

Il est important que l'on détermine à présent s'il y a un marché —et je crois que l'un d'entre vous a déjà posé cette question ce matin —après quoi nous devrions nous demander comment répondre au mieux aux besoins de ce marché. Avant que nous nous lancions dans notre étude préliminaire, j'avais fixé un certain nombre de critères à l'intention de mes collaborateurs, avant même donc qu'ils ne prétendent avoir trouvé une solution. Vous devez faire la même chose et demander à ce que des gens surveillent le processus afin de s'assurer qu'il se déroule normalement, faute de quoi nous risquons de dévaler la route en grande vitesse et de finir dans les décors, pour avoir trop dépensé.

M. Keyes: Toujours sur le même sujet, on nous a parlé du coût d'aménagement des passages à niveau et l'on a même cité votre rapport. À combien chiffrerez-vous les coûts d'aménagement des passages à niveau de Windsor à . . .

M. Janson: Ça se trouve dans notre étude de faisabilité préliminaire ou, sinon, dans les réponses que nous avons fournies au groupe de travail. Je serais très heureux de vous communiquer ces renseignements plus tard, car je ne m'en souviens malheureusement pas.

[Text]

We used an estimation of how many level crossings we would have to redo, and we took the figures for that from both Canac and VIA studies, if I'm not mistaken. We have proposed in our pre-feasibility study that many of the level crossings should be closed. Now, there it gets into a political situation as well; that may or may not be accepted by the people who could be disadvantaged by the closure of a level crossing.

To see that these things can happen, one just has to look at a new highway in many of our provinces and see how many side roads end at the highway with a pile of dirt next to it.

So we have some data in there. We took a look at what we felt would be the critical crossings that would have to be grade separated and put in funds to do that, and we were quite open about that.

Mr. Keyes: The Carman-Bujold report mentioned specifically recommendation 14. Recommendation 14 said that the desired HSR system would be one that would exceed speeds of 300 kilometres an hour. I asked the question to them, and they said no, they didn't mean to rule out any other technology, but it was reminded to us time and time again that it wasn't as you said earlier, with the terrific analogy about the planes, that travel time was key to it all.

I mentioned two hours and forty-five minutes for ABB, and then that argument was countered with, yes, but the stops aren't the same or certain locations are going to be missed. Is that so?

Mr. Janson: That's true.

Did we say two forty-five or two fifty-five?

Mr. Zelko Lendich (General Manager, Transportation Segment, Asea Brown Boveri Inc.): Two forty-five between Toronto and Montreal on a direct route without any stops. If you look at a situation where you go through Ottawa, that would add, obviously depending upon what route you can take and whether you stop at Ottawa, in the range of 10 to 15 minutes to the time. Also, our analysis was done at certain maximum speeds and with certain track configurations. If that changed, then obviously we could travel at a higher speed through the curves and the time would come down. So we would still hold that we could probably look at in the vicinity of three hours from Montreal to Toronto.

Mr. Keyes: So there is a difference of 45 minutes between what TGV is offering and what you're offering.

Mr. Janson: No. I think they were talking about two hours and thirty minutes, but I'm not going to comment on what they said.

Mr. Keyes: Did that consideration of the track configuration, etc., also consider the mix of passenger and freight on that route?

Mr. Janson: When we first came out with our study, we were a little cavalier about moving freight over, and CN made that crystal clear to us. We have since understood that better. We have been quite clear ourselves since about

[Translation]

Nous nous sommes fondés sur une évaluation du nombre de passages à niveau qu'il faudrait refaire, à partir, si je ne m'abuse, de données extraites des études de Canac et de VIA. Dans notre étude de faisabilité préliminaire, nous proposons également la fermeture d'un certain nombre de passages à niveau. Bien sûr, le côté politique des choses entre alors en question: les gens risquent de ne pas accepter la fermeture de ces passages à niveau, car ils pourraient être désavantagés.

Il suffit, pour se convaincre de la nécessité d'intervenir sur ce plan, de voir ce qui se passe sur les nouvelles routes, dans la plupart de nos provinces, où les bas-côtés se retrouvent sur la chaussée sous la forme d'un tas de poussière.

Nous nous appuyons donc sur certaines données. Nous avons analysé les passages à niveau critiques qu'il faudrait déniveler et nous avons chiffré la part de ces travaux. . . Effectivement, nous sommes tout à fait disposés à effectuer ce genre de travail.

M. Keyes: La recommandation 14 du rapport Carman-Bujold précise que le train à grande vitesse devrait pouvoir se déplacer à des vitesses supérieures à 300 kilomètres-heure. Quand j'ai posé la question aux membres du groupe de travail, ils m'ont dit qu'ils n'avaient pas l'intention d'écarter toute autre technologie, mais de nombreux témoins ont rappelé à ce comité qu'il ne fallait pas, comme vous l'avez fait, établir un parallèle avec les déplacements par avion: le temps de déplacement n'est pas tout.

Quand j'ai dit qu'ABB pouvait assurer la liaison en deux heures quarante-cinq minutes, on n'a rétorqué que c'était à condition de ne pas faire les mêmes arrêts ou de ne pas desservir les mêmes gares. Est-ce exact?

M. Janson: C'est vrai.

Nous avons dit deux heures quarante-cinq ou deux heures cinquante-cinq?

M. Zelko Lendich (directeur général, Groupe Transport, Asea Brown Boveri Inc.): Deux heures quarante-cinq entre Toronto et Montréal, par voie directe et sans arrêts. Par contre, s'il faut passer par Ottawa, il faudrait bien sûr rajouter dix à quinze minutes, selon le trajet emprunté et selon qu'il y a un arrêt ou non à Ottawa. En outre, nous avons fondé notre analyse sur certaines vitesses maximales et certaines configurations de voies. Bien sûr, si cela devait changer, nous pourrions nous déplacer à plus grande vitesse dans les courbes et le temps serait moindre. Donc, dans tous les cas, la liaison Montréal-Toronto se ferait dans les trois heures.

M. Keyes: Il y a donc une différence de quarante-cinq minutes entre votre train et le TGV.

M. Janson: Non. Je pense que Bombardier avance un temps de deux heures quarante-cinq minutes, mais je ne vais pas commenter ce qu'ont dit ces témoins.

M. Keyes: Outre la configuration des voies, avez-vous également pris en compte la possibilité d'un trafic mixte passagers-marchandises le long de ce trajet?

M. Janson: Lorsque nous avons produit notre étude, nous avons pris un peu à la légère la possibilité de partager des voies avec des trains de marchandises, ce que n'a pas manqué de nous faire remarquer le CN. Depuis, nous

[Texte]

August of last year that we would prefer to have dedicated track, and it's our firm belief that there is enough track and right of way in Canada that one can easily find a way to get railways perhaps sharing one set of tracks for freight and the other set would be dedicated to passenger traffic.

• 1215

There is, however, the option with the Sprintor-type technology to put light freight on the same rails. It is what is happening in other parts of the world, notably, for example, in Sweden or in Germany. We see that as another benefit one can have using a Sprintor-type technology. However, I must say that with the kind of freight that goes near my home every morning leaving Montreal, you cannot put some kind of high-speed passenger traffic on the same rails.

Mr. Keyes: In other words, the ABB system would be susceptible, I suppose for lack of a better adjective, or conditional upon where freight was going to be moving and how freight was going to be moving in the corridor from Windsor to Quebec City. Would that not be correct?

Mr. Lendich: Could you explain a little what you mean by "conditional"?

Mr. Keyes: You are depending on the railways saying, fine, they are going to double up on a dedicated line for freight and ensure clearing a path for a passenger train system on the other track.

Mr. Lendich: We have been very clear in saying that part of utilizing the existing infrastructure in the corridor is a proposal whereby the heavy freight trains of both CN and CP would move on one set of tracks. That would then free up a corridor that could be utilized for essentially high-speed passenger services but also possibly for high-speed freight services that could run on the same tracks.

Mr. Keyes: What kind of a reaction have you had from CN and CP to that kind of a proposal, to be honest?

Mr. Janson: The federal government, provincial governments, CN and CP are sitting today at a round table that was announced by Ron Lawless in front of the royal commission. They are holding talks to look at rationalization of the rails in this country.

Neither of them can afford in the long term to continue to maintain a complete set of rails for the kind of freight volumes they are hauling. There is going to be some solution where one of them is going to own it and is going to hook and haul for the others or something. We do not know what that can be and it is not our place to be involved. But there are serious discussions going on today.

Mr. Keyes: I would argue that it would be your place to be involved, only because your system depends on an outcome from them in order to clear the track. All the witnesses who have come before us have said, look, you can't have freight and passengers running on the same line; that is just not possible.

[Traduction]

comprenons mieux la situation. Depuis août de l'année dernière, nous précisons que nous préférierions disposer d'une voie exclusive et nous sommes d'ailleurs convaincus qu'il y a suffisamment de voies et d'emprises au Canada pour que les compagnies ferroviaires partagent un réseau de voies pour le transport des marchandises et pour que l'on réserve un autre réseau au transport des passagers.

Il y a bien sûr toujours la possibilité de permettre à des trains de marchandises légers d'emprunter les mêmes voies qu'un train de type Sprintor. C'est ce qui se fait dans d'autres parties du monde, notamment, par exemple, en Suède et en Allemagne. On peut y voir là un autre avantage de l'application de la technologie Sprintor. Malheureusement, compte tenu du genre de train de marchandises qui passe près de chez moi tous les matins, au départ de Montréal, on ne peut envisager une quelconque cohabitation avec un train de passagers à grande vitesse.

M. Keyes: Autrement dit, le système proposé par ABB pourrait cohabiter avec des trains de marchandises dans le couloir Windsor-Québec, selon la destination de ces trains et leur tonnage. Est-ce exact?

M. Lendich: Qu'entendez-vous exactement par «selon leur destination, etc.»?

M. Keyes: Eh bien, selon que les deux autres compagnies de chemins de fer seront ou non d'accord pour partager une voie, qui serait alors consacrée au transport de marchandises, et en libérer une autre pour le transport de passagers.

M. Lendich: J'ai très précisément indiqué que nous avions proposé, pour permettre l'utilisation de l'infrastructure existant dans le corridor en question, que les trains de marchandises lourds du CN et du CP devraient emprunter une voie, afin de libérer une autre voie qui serait exclusivement réservée au service de transport de passagers à grande vitesse et, éventuellement, à des trains de marchandises à grande vitesse.

M. Keyes: Honnêtement, quelles ont été les réactions du CN et du CP à vos propositions?

M. Janson: Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, le CN et le CP sont, aujourd'hui même, réunis autour d'une table, conformément à ce qui avait été annoncé par Ron Lawless à la commission royale. Ils s'entretiennent des différentes façons de rationaliser le réseau ferroviaire du Canada.

Personne, à longue échéance, ne peut se permettre d'entretenir un réseau de voies complet, surtout lorsqu'on considère le faible volume des marchandises transportées. La solution serait qu'une des deux compagnies possède tout le réseau ferroviaire et assure l'exploitation pour les autres, ou une formule du genre. Nous ne voyons pas ce que ça pourrait être, et d'ailleurs cette décision ne nous appartient pas. Toutefois, de très sérieuses discussions sont en train de se dérouler, aujourd'hui même.

M. Keyes: Eh bien moi, je prétends que vous devriez vous en occuper, ne serait-ce parce que votre système dépend de l'issue de ces conversations et de l'éventuelle libération d'une voie. Tous les témoins qui vous ont précédé ont dit que l'on ne pouvait faire partager la même voie à des trains de marchandises et à des trains de passagers.

[Text]

Mr. Janson: It is not a question of our system. It is any high-speed rail system. If it is using an existing right of way and straightening out curves or using existing curves, there is going to be an effect on what happens on freight.

Mr. Keyes: Unless the push is for a high-speed dedicated line.

Mr. Janson: Unless you build a whole new infrastructure somewhere.

Mr. Keyes: Right.

Mr. Janson: I don't think we can afford that.

Mr. Keyes: In ABB's mind is there any single reason—I know cumulatively you have put it in your report—why a system such as ABB would be superior to what Bombardier is presenting to us?

Mr. Janson: We believe that once the market studies have been done, we will be able to show that we can meet the requirements of the market to provide the equipment and the system that can operate a profitable railway entity, moving passengers and using the kind of technology we have.

Now there is a risk there. Maybe the studies will say that the only way we are going to get anybody to ride these things is if they go in two hours. Then maybe we will come up with one of our other technology choices. I think it is very important that we take the time and the effort to study these things objectively now and not just decide to start going down one route and, in essence, make up our minds. I mentioned on the last slide that it has to be clearly a market-driven decision process.

Mr. Lendich: Perhaps I might add a quick comment. When the Swedish railways decided to go forward and try to improve travel times, to improve their passenger system, it was not just the criterion of reducing the travel time between two points or between two cities. There were a number of criteria, including minimizing the investment in infrastructure and minimizing the ongoing maintenance. Those parameters are also important in the success of the system and in terms of the amount of money that is put in by either private or public investors to justify implementing a system at all. Many factors have to be considered. I think there's been too much emphasis on travel time in terms of the overall system from both a government or private investment point of view.

• 1220

Mr. Keyes: But the fact remains that if you're going to lure people from the airlines or from their cars, travel time is going to be the criterion by which you're going to be able to lure them out of those modes into rail.

[Translation]

M. Janson: Ce n'est pas particulier à notre système. C'est le cas de tous les trains à grande vitesse. Il est évident qu'il y aura des répercussions sur le transport ferroviaire de marchandises si le système adopté emprunte les mêmes emprises, si l'on redresse les courbes ou, au contraire, si on conserve les courbes actuelles.

M. Keyes: Sauf si l'on opte pour une voie uniquement réservée aux trains à grande vitesse.

M. Janson: Sauf si vous construisez, quelque part, une infrastructure entièrement nouvelle.

M. Keyes: Parfait.

M. Janson: Mais je ne pense pas que nous puissions nous offrir cette solution.

M. Keyes: Y a-t-il, pour ABB, un seul facteur en particulier—et je sais que, vous avez établi un constat sur l'ensemble des facteurs dans votre rapport—qui ferait que la formule proposée par ABB serait supérieure à celle de Bombardier?

M. Janson: Nous sommes convaincus qu'une fois les études de marché terminées, nous pourrions prouver que nous sommes aptes à répondre aux exigences du marché, c'est-à-dire à fournir le matériel et le réseau nécessaires à l'exploitation d'un service ferroviaire rentable de transport de passagers, reposant sur le genre de technologie que nous avons à proposer.

Mais bien sûr, il y a un risque. Il est possible que les études nous apprennent qu'il n'y aura pas de passagers pour ce train, sauf si la liaison peut être effectuée en deux heures. Mais, le cas échéant, nous pourrions toujours nous rabattre sur un autre de nos choix technologiques. J'estime qu'il est très important que nous prenions le temps nécessaire et que nous déployions tous les efforts voulus pour étudier, maintenant, ces facteurs commerciaux de façon objective, plutôt que de nous engager simplement sur une voie, quitte à réfléchir en cours de route. Sur la dernière diapositive que je vous ai projetée, nous insistons bien sur le fait que la décision doit être fondée sur les lois du marché.

M. Lendich: Je pourrais peut-être ajouter quelque chose. Lorsque les chemins de fer suédois ont opté pour le train à grande vitesse afin d'améliorer les temps de déplacement, d'améliorer le service aux passagers, il n'était pas simplement question de réduire le temps de déplacement entre le point A et le point B. Les Suédois ont fondé leur décision sur tout un ensemble de critères, notamment sur la nécessité de réduire au minimum les investissements dans l'infrastructure ainsi que les coûts d'entretien courants. Ces paramètres, eux aussi, sont importants pour la réussite du projet envisagé et pour les sommes que les investisseurs privés ou publics devront investir. Ils permettent de justifier la mise en oeuvre d'un tel système. De nombreux facteurs devront effectivement être pris en considération. Je crois qu'on a beaucoup trop insisté sur le temps de déplacement, par rapport au système dans son ensemble, pour ce qui est des investissements tant privés que gouvernementaux.

M. Keyes: Mais il demeure que si vous voulez détourner des gens des compagnies aériennes ou des automobiles, vous devrez bien invoquer le temps de voyage.

[Texte]

Regarding your one page in the overlay on the X-2000 in Sweden at approximately 1,000 passengers per day, 60% formerly from air, and less than 10% from auto, we know what the Canadian experience is, and it was mentioned here earlier when I said Canadians love their cars. Will we still see a figure, as we do in Sweden, that less than 10% will be drawn from their autos, and are we going to rely solely on domestic short-haul airline passengers to make a high-speed rail system economically viable? If that's the case, do we have enough passengers coming from the air mode and the bleed from air and cars in order to sustain that kind of a system?

Mr. Lendich: One of the things that this study hopefully will actually try to answer is this question of how many people will travel on a high-speed system and what must be... It's important to try to classify that in terms of how much will be drawn from air, from road, etc., and over what period of time. There's a certain cultural barrier to leaving your car in North America, but I think over a period of time, as people experience the benefits and what it means to travel on a high-speed system, then they will leave their cars.

I think that's been shown in a number of different countries where systems have been introduced that are comfortable, that are frequent, that arrive on time, etc. They have conveniences in terms of parking, all those sorts of things that are required to make a system work. This is where things like intermodal connections and all those factors start to influence the overall operation of the system. I think that's something that the study will show, and it's something that has to be looked at very carefully overall in terms of the other things that may have to happen to make a high-speed system work in the corridor, not just putting down a high-speed corridor or line between two points.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for appearing before us this morning and giving us an opportunity to raise a number of questions with you.

I want to raise the same series of questions with you as I did with Bombardier. Let me start with the one dealing with jobs in Canada. You alluded to it in your remarks.

If ABB is successful, if that technology is the chosen one, are you prepared to negotiate with Bombardier? This is assuming that they complete their arrangement with the Province of Ontario for the acquisition of the Lavalin assets, UTDC in Thunder Bay and Kingston. Are you prepared to negotiate with them so that any of the train set construction can occur in the two existing facilities in Ontario and Quebec?

Mr. Janson: I think I showed on an overhead that we've already worked together. In that case we have been a supplier to them. If what they're ending up with is almost a monopoly situation and we are committed to doing things in Canada, it

[Traduction]

Pour en revenir à votre sommaire d'une page qui présentait la situation du X-2000 en Suède, et qui nous apprend que sur quelque 1000 passagers transportés par jour, moins de 10 p. 100 étaient des automobilistes, vous connaissez la situation au Canada et vous savez que les Canadiens sont très attachés à leurs autos. Va-t-on en arriver à une situation comme celle qu'on connaît en Suède, où moins de 10 p. 100 des passagers sont d'anciens automobilistes, et devra-t-on compter uniquement sur l'actuelle clientèle des vols intérieurs pour que le train à grande vitesse soit économiquement viable? Et si tel est le cas, aurons-nous suffisamment de passagers des venant des modes de transport aérien et routier, pour faire vivre le train à grande vitesse?

M. Lendich: Eh bien, l'une des questions, j'espère, auxquelles répondra l'étude envisagée, c'est justement celle du nombre de personnes qui emprunteront le train à grande vitesse, et ce qu'il faut... Il est important que nous établissions des catégories: combien de passagers nous viendront des transports aériens, combien du transport routier, etc., et sur quelle période. En Amérique du Nord, il existe encore une certaine barrière culturelle, qui fait que les gens hésitent à laisser leurs voitures dans un stationnement pour emprunter un autre mode de transport, mais je pense que les choses changeront, avec le temps, quand les gens se rendront compte des avantages que présente le train à grande vitesse.

C'est du moins ce qui se passe dans différents pays, où le train est synonyme de confort, de régularité et de ponctualité. Dans ces pays, des stationnements ont été aménagés et on a fait toutes sortes de choses pour permettre au système de fonctionner. C'est là que l'on voit que les correspondances intermodales et d'autres formules peuvent favoriser la rentabilité d'un train à grande vitesse. Je pense que l'étude fera ressortir tous ces facteurs et j'estime qu'il faudra analyser avec grand soin toutes les autres mesures pouvant être prises afin d'améliorer la rentabilité du train à grande vitesse dans le corridor envisagé, car il ne faut pas simplement se contenter d'offrir le service.

M. Angus: Messieurs, merci de comparaître devant nous ce matin et de nous donner la possibilité de vous poser un certain nombre de questions.

Je vais, pour ma part, vous poser les mêmes questions que celles que j'ai posées à Bombardier. Commençons tout d'abord par la question de l'emploi au Canada, dont vous avez parlé dans votre exposé.

Si ABB remporte le contrat, c'est-à-dire si c'est sa technologie qui est choisie, seriez-vous prêts à négocier avec Bombardier? Cela évidemment présuppose que Bombardier aura arrêté, avec la province de l'Ontario, les modalités d'acquisition des actifs de Lavalin, et d'UTDC à Thunder Bay et à Kingston. Votre compagnie est-elle prête à négocier avec Bombardier de sorte que la construction des rames se fasse dans les deux installations existantes en Ontario et au Québec?

M. Janson: Dans un des transparents que je vous ai projetés, je vous ai montré que les deux sociétés avaient déjà collaboré. Dans ce cas-là, nous avions été les fournisseurs de Bombardier. Si l'on doit finir dans une situation de monopole

[Text]

becomes almost self-evident. There are one or two other locations that might be capable of doing the kind of work we would want done. Our commitment is to do it in Canada, and we will find the quality supplier that'll be able to live up to the requirements that we will have. If that happens to be Bombardier, then so be it.

Mr. Angus: In terms of the ownership and the operation of high-speed rail, what is ABB's position, assuming a public-private mix of financing initially? Is it the intention of ABB to own and operate, or just own, or what's the proposed configuration?

Mr. Janson: No, it is not our intention to be an owner-operator of a rail system. We're a provider of technologies and heavy equipment. I think part of the process that has to go on here is define the customer, and we've been quite clear about that in the last year or so in trying to help that definition come about. Is it going to be a government body? Could it be VIA Rail? Could it be a privatized VIA, for example? I think there is a whole range of options there that will have to be developed, based to a certain extent on government policy. We'll be willing to play whatever part we can in these things as they develop.

• 1225

Mr. Angus: One of the questions Bombardier threw back at us that we should ask you is the whole question of North America and whether or not ABB is committed, in effect, to give Canada the option or the ability to be the prime manufacturing country, if you like, for the North American market for the next 25 years? Would you care to comment?

Mr. Janson: We do not have that mandate. I doubt if we would. I may ask for it, but it would be hard to get. We have facilities in the U.S. as well.

Mr. Lendich: We might add that basically the company views North America as an area that encompasses both Canada and the United States. Certainly, our philosophy would be to promote the X-2000 or the Sprintor in many North American corridors.

We would like to transfer as much technology and manufacturing as possible to North America, and in that sense we would be looking towards setting up entities to supply both markets over a long period of time.

Certainly in our experience, it is not viable to establish entities that only can do a small run of vehicles for one particular corridor, one particular market. You are employing people, setting up systems and when that finishes, you close the whole thing down. You have to look at the size of the market and establishing a certain technology base and expertise that will be able to continue for a long period of time and provide stable employment for those people.

[Translation]

et compte tenu du fait que nous voulons faire quelque chose au Canada, la réponse s'impose d'elle-même. Mais il y a un ou deux autres fournisseurs qui pourraient nous fournir le genre de produit que nous voulons. Nous nous sommes engagés à réaliser la totalité du contrat au Canada, et je puis vous assurer que nous trouverons un fournisseur de qualité apte à répondre à nos exigences. Et si ce doit être Bombardier, eh bien, ce sera Bombardier.

M. Angus: Quelle est la position d'ABB à propos de la propriété de l'exploitation du train à grande vitesse, si l'on suppose, au départ, un investissement mixte secteur public-secteur privé? ABB a-t-elle l'intention de posséder et d'exploiter le service ferroviaire, veut-elle simplement le posséder ou envisage-t-elle une autre formule?

M. Janson: Nous n'avons pas l'intention d'être exploitant-propriétaire du réseau et du service ferroviaire. Nous sommes des fabricants de technologies et de matériels lourds. L'un des exercices auquel il faut se livrer à ce propos consiste à définir la clientèle; il y a déjà un an, ou à peu près, que nous précisons notre volonté de participer à ce travail de définition. S'agira-t-il d'un organisme gouvernemental? S'agira-t-il de VIA Rail? S'agira-t-il de VIA Rail privatisé, par exemple? Il y a toutes sortes de possibilités que nous devons explorer, dans une certaine mesure, en nous fondant sur la politique du gouvernement. Quant à nous, nous sommes disposés à jouer un rôle quelconque dans l'avenir, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

M. Angus: Une des questions que Bombardier nous a recommandée de vous poser concerne le fait de savoir si ABB a l'intention de donner au Canada la possibilité d'être le premier centre de fabrication pour le marché nord-américain, durant les 25 prochaines années? Qu'en dites-vous?

M. Janson: Nous n'avons pas ce mandat et je doute que nous l'obtenions. Je peux le demander, mais ce sera difficile à obtenir. Nous avons aussi des usines aux États-Unis.

M. Lendich: Je dois préciser que notre société envisage l'Amérique du Nord comme un marché intégré, englobant aussi bien le Canada que les États-Unis. Notre objectif est de toute façon de faire la promotion du X-2000 ou du Sprintor pour de nombreux corridors nord-américains.

Nous souhaitons transférer le plus possible de technologie et de fabrication en Amérique du Nord, ce qui nous amènera bien sûr à essayer d'établir des entités visant à approvisionner les deux pays pendant longtemps.

Nous avons constaté qu'il n'est pas viable de créer des entités particulières pour n'approvisionner qu'un marché restreint, ce qui oblige à les fermer quand le travail est terminé. Notre objectif doit être de viser un marché plus étendu, de façon à créer des usines capables de fonctionner pendant assez longtemps, et à offrir des emplois stables à la population.

[Texte]

So I think we would view the whole North American area as being a total market for high-speed rail. Then we would look at the best places we could service that from and produce components that would be able to service the entire market. Obviously, given that we are a Canadian company operating here, we would try to do as much as possible in Canada for that North American market.

Mr. Angus: Of course, we recognize that American law for any federally funded projects has an American content component.

Mr. Janson: I would also add that there are some key elements here in terms of the technology, primarily, for example, on the power electronics, where we are well ahead of any other ABB entity in the U.S.

So the chances of us receiving the mandate in that technology area would be quite strong. That reflects as well on the same kind of thing we are doing and have done on some of these other propulsion projects we have done in Canada.

Mr. Angus: Speaking of electronics, you mention in your presentation that those are things you already do in Canada. Where is that work being done—in which communities?

Mr. Janson: The power electronics is being done in St. Laurent, Montreal.

Mr. Angus: The other question I raise is the whole timetable. Let's say within two years a decision is made to go with high-speed rail, and the decision is that it is ABB-style technology that is most appropriate. When will we see that system up and running? When would work on the train sets commence?

Mr. Lendich: This is an area where I certainly think we would view the Sprintor as having one of its major strengths. Obviously, it is going to take a little bit of time for the feasibility study to be done. It will take a little bit of time for the government to make a decision, for a customer to be found, and all those sorts of variables. Let's forget about those preliminary variables. Let's look at a situation where we decide we have a customer and we have a go on the situation.

One of the things the Sprintor can offer is a phased implementation on a particular sector on a particular route. One of the things we found in other parts of the world that I think is relevant in Canada is that governments have great difficulty finding large amounts of money in short spaces of time.

I think what is more possible and viable is where you implement a system over a period of time with the initial major cost being the electrification of the line. Then you can run trains. We can run our train effectively.

You can look at a situation where some crossings will have to be closed. Some will have to be grade separated. Others can, through a signalling system with barrier gate control, be made quite safe.

[Traduction]

Voilà pourquoi nous considérons que le marché des trains à grande vitesse doit englober toute l'Amérique du Nord. Il nous appartiendra de choisir ensuite les meilleurs emplacements pour fabriquer les trains et les composants destinés à l'ensemble du marché. Cela dit, comme notre société est également établie au Canada, nous essaierons d'établir au Canada le plus d'activités possible pour le marché nord-américain.

M. Angus: Nous savons également que la loi américaine exige un minimum de contenu américain dans tout projet bénéficiant de crédits fédéraux.

M. Janson: J'ajoute également qu'il y a certains éléments fondamentaux, concernant surtout l'électronique des moteurs, pour lesquels nous sommes largement en avance par rapport à toutes autres entités d'ABB aux États-Unis.

Nous avons donc d'excellentes chances d'être chargés de fournir cette technologie à l'ensemble du marché nord-américain. Cela vaut également pour d'autres projets que nous avons réalisés au Canada dans le secteur de la propulsion.

M. Angus: Vous dites dans votre exposé que vous fabriquez déjà certains systèmes électroniques au Canada. Dans quelles localités?

M. Janson: Les systèmes électroniques de propulsion sont fabriqués à Saint-Laurent, dans la région de Montréal.

M. Angus: Parlons maintenant de l'échéancier envisageable. Si l'on devait décider, dans les deux prochaines années, qu'un train à grande vitesse doit être construit, avec la technologie ABB, quand les travaux de construction des trains pourraient-ils commencer, et quand le système entrerait-il en exploitation?

M. Lendich: C'est précisément à ce chapitre que le Sprintor présente des avantages incontestables. Évidemment, il faudra prévoir un certain temps pour les études de faisabilité, pour que le gouvernement prenne une décision, pour que l'on trouve des clients, etc. Laissons cependant de côté ces variables préliminaires et parlons de l'échéancier envisageable une fois que l'on aura décidé d'aller de l'avant.

L'un des avantages du Sprintor est qu'il offre des possibilités de mise en oeuvre progressives, sur des tronçons spécifiques d'un trajet. Nous avons constaté, dans d'autres pays, et cela vaut certainement pour le Canada, qu'il est très difficile aux gouvernements de trouver des sommes très importantes à très brève échéance.

Ce qui est plus réaliste et plus viable, c'est d'envisager une mise en oeuvre progressive du système, la partie la plus importante des coûts de départ concernant l'électrification des voies. Lorsque ce travail est fait, on peut faire rouler les trains. Or, le nôtre est déjà prêt à fonctionner dans un tel contexte.

Autrement dit, en fermant certains passages à niveau, en construisant certains ponts et en aménageant un système électronique de contrôle des passages à niveau, notre train peut être exploité en toute sécurité.

[Text]

Over a period of time you can upgrade the track. You can improve your passenger, you can improve your time between two points and slowly gather some revenue at the same time as expending on a particular system without having to do the whole lot at once before you start operation. That is one of the key advantages of a Sprintor-style technology.

Mr. Angus: How long?

• 1230

[Translation]

On peut donc ensuite prendre le temps voulu pour améliorer les voies, de façon à raccourcir la durée des voyages et à attirer de nouveaux passagers, ce qui permet d'obtenir des revenus pour continuer les travaux. De cette manière, il n'est pas nécessaire d'investir des sommes considérables avant de commencer l'exploitation du nouveau système. Voilà l'un des principaux avantages du Sprintor.

M. Angus: Je vous ai demandé combien de temps il faudrait prévoir.

Mr. Lendich: Probably if we said "go" right now, you could not have a train actually operating before three and a half years. I think that in that period of time, the limiting factor will be to a large extent how quickly you can get the rolling stock here in North America. It takes about that amount of time to engineer, design and manufacture a train set. The first train set could be delivered in, say, a timeframe of three and a half years.

Mr. Angus: We've all been focusing our attention on the Quebec City-Windsor corridor, the odd time talking about Calgary-Edmonton. Has ABB taken a look at other areas within Canada where not very high-speed technology, but higher speeds would provide an opportunity for, say, Atlantic Canada or parts of the Prairies or parts of Ontario to use this kind of technology to improve existing services?

Mr. Janson: That's exactly what's happening now with Amtrak. Amtrak is going to be putting the Sprintor into revenue service. We will do everything we can possibly do to try to get that train up here for a little while after it's been tested down there. Certainly it's a nice marketing thing for us but, if for no other reason, it would show people in some of these corridors what could exist.

It may be that you end up pulling Sprintor-type train sets with the turbo. There are these kinds of options. In fact, that's primarily what Amtrak will be doing. Getting it up here is a question of whether Amtrak will let us get it and that kind of thing, and we have to make sure we have all our ducks in order in getting it here. Perhaps you would end up with a Sprintor-type train set being pulled by a turbo in Atlantic Canada. I don't know.

I think it is very important that we begin to get some of these things out in the open and start proving that there is more than the impression we all have of lousy train service. We have to understand that VIA has come a long way in the last two years. They are about to announce some pretty significant reduction in trip times. Their reliability is growing. There is continual development. What we want to do is get some more opportunities out in front of the public.

M. Lendich: Si la décision était prise aujourd'hui, il faudrait probablement trois ans et demi pour qu'un train commence à rouler, ce qui est probablement le délai minimum requis pour construire le matériel roulant en Amérique du Nord. Il faut envisager cette période pour mener à bien toutes les activités d'ingénierie, de conception et de fabrication. La première série de trains pourrait donc être livrée en trois ans et demi.

M. Angus: Quand nous parlons de ce projet, nous songeons essentiellement au corridor Québec-Windsor, et parfois aussi au corridor Calgary-Edmonton. La société ABB a-t-elle envisagé d'appliquer une technologie de trains plus rapides, mais pas nécessairement à très grande vitesse, dans d'autres régions du Canada, par exemple dans les provinces Maritimes, dans les Prairies ou dans d'autres régions de l'Ontario, de façon à améliorer les services existants?

M. Janson: C'est exactement le processus dans lequel s'est engagé Amtrak, qui va bientôt mettre le Sprintor en service commercial. Dès que les essais seront terminés aux États-Unis, nous ferons tout notre possible pour mettre notre train en exploitation au Canada. Je reconnais parfaitement que cela constituera pour nous un outil de marketing, car nous pourrions ainsi montrer à la population des corridors concernés quel type de services nous pourrions lui offrir.

Il est aussi tout à fait concevable que l'on fasse des wagons Sprintor par des locomotives existantes. Ce qui est essentiellement ce que va faire Amtrak. Évidemment, il nous faudra obtenir l'agrément d'Amtrak, et régler bien d'autres problèmes pratiques, pour que ce type de train soit exploité au Canada, mais il se peut fort bien que l'on voie apparaître dans les provinces Maritimes un train Sprintor tiré par une locomotive turbo.

Je crois qu'il est très important de montrer à la population que ces nouvelles technologies existent, pour qu'elle constate qu'un service de transport ferroviaire ne doit pas obligatoirement être pitoyable. Certes, VIA a fait des progrès considérables au cours des deux dernières années, et elle est sur le point d'annoncer des réductions importantes quant à la durée de ces trajets. En outre, son service est de plus en plus fiable. Il n'en reste pas moins que nous aimerions nous aussi montrer à la population ce que nous savons faire.

[Texte]

Mr. Angus: I put this question to Bombardier. Let's say that high-speed rail gets up and running but the numbers don't work, it's not being used, it's not profitable. Is ABB saying the same thing as Bombardier? You've also said you don't want to own it—that's a difference. Are you saying that the taxpayers should not be counted on in the future to pick up any losses?

Mr. Janson: As you say, we said we don't want to be an owner. We'll certainly have a part to play, and a lot of that depends on the reliability of the studies. We have a history of doing things in this country with our money, investing it and not coming to government for help. It would depend on who the ultimate operator is and who the customer is. If it is a crown corporation or a wholly private enterprise. . .

If it's a wholly private enterprise, one of the considerations the government puts on it is that if we give you this franchise, you're going to have to operate it, whether or not it makes money over a period of time. If that becomes part of the negotiations between us, as the chosen technology, and the supplier, those things are all quite distant in the future, I think.

Mr. Lendich: To add to that, we have to get into financial scenarios here. It's really a question of over what period of time this thing will be repaid, who the equity-cum-debt participants will be in the project, what they will actually own—whatever that corporation ends up being—the risks involved in terms of completion of the project, in terms of the policy risk the government might provide. All those questions will be considered.

At the end of the day it is lenders to the project, the banks, and the equity participants who will be taking the risk, whatever it might be. If they decide the risk is great, then the government's role will increase in proportion to what they evaluate as that risk. At the end of the day, I think it will be a public-private mix of some kind that will depend upon what the revenue estimates are, what the cost estimates are, and what sensitivities the financial people find in terms of the prognosis of whether the thing makes money or not. At this stage, I think it's very early to say what that situation might be.

• 1235

M. Pronovost: Monsieur Janson, bienvenue devant les membres du Comité permanent des transports. Vous sursautez à chaque fois qu'un de vos concurrents, Bombardier, parle d'un train de papier dans le cas de votre train. Mais n'est-ce pas réaliste, ou du moins ne peut-on pas se poser des questions?

Par exemple, Bombardier a déposé ce matin ce qu'elle a fait en 1989 comme étude de préfaisabilité. La compagnie peut donner l'impression au public canadien et au gouvernement qu'elle a pris une longueur d'avance sur ABB en ce qui a trait à tout le projet de train à grande vitesse. J'aimerais que vous en parliez.

M. Janson: Je pense qu'ils ont beaucoup travaillé dans ce domaine au Canada et nous avons, quant à nous, commencé peut-être fin 1989. Comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas des papiers d'une telle épaisseur. Ce que nous avons fait, ce sont des études.

[Traduction]

M. Angus: Je vais vous poser une question que j'ai également posée à Bombardier. Supposons que l'on constate, après avoir commencé l'exploitation d'un train à grande vitesse, que le service n'est pas rentable parce qu'il n'attire pas assez de passagers. Contrairement à Bombardier, vous avez dit que vous ne souhaitez pas être propriétaire du système. Considérez-vous cependant que les contribuables ne devraient pas être appelés à subventionner un tel service, s'il était déficitaire?

M. Janson: Vous avez raison de rappeler que nous ne souhaitons pas être propriétaires du système. Certes, nous voulons y jouer un rôle, mais celui-ci dépendra de la fiabilité des études. Je dois vous dire que nous n'avons pas l'habitude, chez ABB, de demander de l'argent aux gouvernements. Nous réalisons nos projets en faisant nos propres investissements. La réponse à votre question dépendra en fait de l'exploitant ultime du système. Si c'est une société d'État ou une société complètement privée. . .

S'il s'agit d'une société complètement privée, le gouvernement lui donnera probablement le droit d'exploiter entièrement le service, mais à condition d'en assumer toutes les conséquences financières. Je dois cependant dire qu'il est encore beaucoup trop tôt pour envisager ce genre de problèmes. Cela fera partie des négociations si notre projet est retenu.

M. Lendich: Il faudra aussi tenir compte d'autres questions financières. En fait, le problème est de savoir combien d'années on envisage pour récupérer l'investissement, qui seront les participants au projet, qui en sera propriétaire et quelle partie des risques le gouvernement serait prêt à assumer. Tous ces facteurs sont importants.

En dernière analyse, cependant, ce sont les prêteurs, c'est-à-dire les banques, et les investisseurs qui assument les risques, quels qu'ils soient. S'ils décident que les risques sont trop élevés, le rôle du gouvernement sera peut-être plus important, selon sa propre évaluation des risques. En fin de compte, le projet sera probablement mixte, public et privé, la proportion de chaque partie dépendant de l'évaluation des revenus et des coûts, et des possibilités de profits déterminées par les bailleurs de fonds. Il est cependant encore trop tôt pour répondre à ces questions.

Mr. Pronovost: Welcome, Mr. Janson. You seem to be surprised every time one of your competitors, that is to say Bombardier, refers to your train as a paper train. However, isn't the description rather realistic? Aren't we entitled to wonder if they are right?

For example, Bombardier tabled this morning the prefeasibility study carried out in 1989. In doing so, the company can give to the Canadian people and to the government the feeling that it is at least one step ahead of ABB. How do you answer that?

Mr. Janson: They may have done lots of work in this field, in Canada, but we also started at the end of 1989. As I said, we may not have as much paper as them to provide to you, but we have made some studies.

[Text]

As they say, we walked the line entre Montréal et Toronto pour savoir si on peut utiliser notre technologie dans ce corridor, si on peut atteindre une telle vitesse et quelle en serait la gamme de coûts. C'est donc avec confiance qu'on peut le faire; et on a toujours dit que c'est une étude de préféabilité. Les chiffres sont là, ils sont présentés avec une marge des deux côtés—en plus et en moins.

Ce qu'on doit faire maintenant, c'est savoir s'il y a vraiment une clientèle qui peut payer n'importe quel montant pour un TGV. Je pense qu'on peut dire que la balle est maintenant dans l'autre camp. On doit réaliser une véritable étude qui permettra aux promoteurs, par exemple, d'aller voir les banques et de leur dire : J'ai un tel revenu, c'est une étude qui est faite par les gouvernements, c'est une étude raisonnable, c'est bien fait, etc., si vous voulez me prêter de l'argent et mettre en oeuvre un tel projet, moi j'ai les produits.

On n'en est pas encore là, on doit attendre dix-huit mois.

M. Pronovost: Vous avez, le 20 novembre dernier, prononcé une conférence, monsieur Janson, devant la Chambre de commerce de Sainte-Foy au Québec, conférence dans laquelle vous avez attaqué votre concurrent.

M. Janson: Ce n'était pas une attaque, j'ai simplement posé des questions.

M. Pronovost: Vous pourrez répondre, je pense, comme vous le souhaitez. Mais je vais prendre le mot «attaque» et vous pourrez faire ensuite vos commentaires. Vous disiez que Bombardier se sert du Canada comme d'une sorte de *showcase* pour le marché américain. J'aimerais que vous expliquiez exactement ce que vous entendez par là.

M. Janson: Ce que j'ai dit, c'est que si on décide maintenant d'adopter une telle technologie, et que cela est destiné au marché américain, en tant que Canadien, en tant que contribuable, je n'aime pas ça.

C'est pour cela qu'il est important qu'on fasse une véritable étude. Comme je le dis aujourd'hui et comme je l'ai dit à Sainte-Foy, un tel projet doit commencer avec un marché. Cela n'arrangerait rien de créer une dette massive pour le peuple canadien, ou pour le marché canadien, uniquement dans le but de contenter le marché américain qui est à proximité. Mais cela va aussi prendre du temps.

Nous avons gagné la franchise en Floride, par exemple. Il était bien difficile de trouver de l'argent pour réaliser ce projet. C'est la même chose avec tous les gros projets d'infrastructures en Amérique, ces temps-ci.

Ce n'est donc pas une attaque, it's like a warning.

• 1240

M. Pronovost: Monsieur Janson, il y a une philosophie de base à laquelle vous vous associez. Dans la conférence de Sainte-Foy vous en avez parlé, et j'ai trouvé ça très intéressant. Vous parliez—vous me corrigerez si ce n'est pas le cas—de technologie et de tous les avantages. Et vous disiez qu'il fallait d'abord, et avant tout, répondre au véritable besoin du marché canadien avant que le gouvernement du Canada ne choisisse une technologie précise, la vôtre ou celle de quelqu'un d'autre.

[Translation]

Comme on dit,

we walked the line between Montreal and Toronto to see if our technology could be used in this corridor, at what speed and at what costs. But we have always recognized that this was a prefeasability study. The figures are there, with a given margin of error.

What we have to do now is to see if there is really a market willing to pay whatever cost for a high speed train. So, I think we may say that the ball is now in the other court. We have to carry out a real feasibility study, in order to allow the sponsors of the project to tell the banks that, according to a study that is reasonable and that was well carried out by governments, the system would produce a given revenue. In that context, if the banks are willing to lend the money, we have the product.

We are not yet there, however, we have to wait another 18 months.

Mr. Pronovost: On November 20, you made a speech, Mr. Janson, in front of the Chamber of Commerce of Sainte-Foy, in Quebec, in which you attacked your competitor.

Mr. Janson: It was not an attack, I just asked some questions.

Mr. Pronovost: Well, you may not think of it as an attack, but this is how I viewed it, and you will have the opportunity to comment on that. In any case, you stated that Bombardier was using Canada as a kind of showcase for the American market. What exactly do you mean by that?

Mr. Janson: What I said was that, as a taxpayer, I would not be pleased if we had to make an immediate decision on such a technology that would as a matter of fact be aimed at the American market.

This is why I think it is important to carry out an in-depth study. I repeat what I said in Sainte-Foy, this type of project cannot be implemented if we do not have a market. What would be the use of putting a huge debt load on the shoulders of the Canadian people if the only objective was to satisfy the American market? This will take some time.

I can tell you, for instance, that we got our franchise in Florida but that it was also very difficult to find the capital that was required. These days, this is part of cost for any major project in America.

So, this was not an attack, c'était juste une sorte d'avertissement.

Mr. Pronovost: I would like to come back to the basic philosophy you expressed in the Sainte-Foy conference, which I found very interesting. You can correct me if I am mistaken but you stated at that time that the Canadian government should not select a given technology, yours or somebody else's, as long as it was not proven that this technology was required to satisfy a confirmed Canadian market.

[Texte]

Et vous parliez notamment du choix des itinéraires, de l'achalandage, des revenus découlant du service, des correspondances intermodales, des scénarios financiers, des profils de risque. Est-ce que je comprends bien que, dans votre esprit, le gouvernement du Canada, les gouvernements du Québec et de l'Ontario devraient d'abord et avant tout dire ce qu'ils veulent?

Et vous faites référence, notamment, à la question que j'ai posée à Bombardier, à savoir: Est-ce que le train entre Montréal et Québec doit passer, par exemple, par la rive nord ou par la rive sud du Saint-Laurent? Vous en avez fait référence spécifiquement dans votre conférence.

M. Janson: J'étais à Québec.

M. Pronovost: À Sainte-Foy, oui. Mais vous en avez quand même fait référence. Est-ce que je dois bien comprendre que pour ABB ce sont les gouvernements qui doivent dire où doivent passer les trains et votre compagnie arrivera après pour dire si vous êtes en mesure d'assurer le service? Ou est-ce que ABB va arriver avec une proposition très concrète de trajet partout à travers le pays pour répondre aux autres questions?

M. Janson: C'est un mélange. Ce ne sont pas les gouvernements, mais c'est l'étude qui va le dire. Elle va dire si c'est la peine de passer par Ottawa ou non. On sait qu'il y a beaucoup de voyageurs aujourd'hui entre Toronto et Ottawa. Peut-être que ce sera différent dans dix ans, on ne sait pas.

Ce ne sont pas des aspects que nous, comme vendeurs ou promoteurs d'équipements, nous pouvons choisir. On sera impliqué pour dire si ça va coûter beaucoup ou non, par exemple. Il y a tous ces aspects politiques, certes. Est-ce que le train va passer par Laval et de quel côté de la rivière? Du côté québécois de la rivière d'Ottawa, ou du côté de l'Ontario? Il y a des coûts sur tout, pour l'un ou l'autre et c'est ça que j'attends de cette étude de faisabilité.

M. Pronovost: Êtes-vous d'accord avec le Canadien Pacifique qui prétend que la situation au Canada est très différente de celle de l'Europe en ce sens qu'au Canada, pour réussir, un train à très grande vitesse devrait aller chercher une partie significative du transport par automobile comparativement à ce qui s'est passé en Europe? Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

M. Janson: Personnellement, je pense qu'on peut prendre plusieurs passagers du transport automobile, surtout peut-être dans ces corridors Montréal-Ottawa et Montréal-Québec. Il y a des fonctionnaires qui, maintenant, prennent même des autobus. S'ils peuvent prendre un train qui va plus vite, qui est plus confortable, qui permet d'arriver plus tôt, de travailler plus efficacement dans le train, je pense qu'on a des chances de ce côté-là. Mais c'est exactement ce genre de choses qu'une étude bien faite peut nous dire.

M. Pronovost: Merci, monsieur Janson.

Mr. Atkinson: You seem to indicate that we can use most of the current right of way. Do you feel that we will also have to purchase some other area in order to have the dedicated track that I think we all agree is necessary here in this country?

[Traduction]

At that time, you referred to the choice of routes, the customer base, the revenues, the intermodal connections, the financial scenarios and the risk profile. Do I understand correctly that, in your own mind, the governments of Canada, Quebec and Ontario should, before doing anything else, state exactly what they want?

For instance, and I asked Bombardier this question, you stated in your speech that we should know if this train linking Montreal to Quebec City would move on the North Shore or the South Shore of the St-Lawrence river.

Mr. Janson: I was in Quebec City.

Mr. Pronovost: Yes, in Sainte-Foy, but you did refer to that. Therefore, should I understand that, as far as ABB is concerned, the route selection would have to be made by the government, and your company will then say if it is able to provide this service? Or is ABB willing to make a serious proposal on specific routes all over the country?

Mr. Janson: We should not wait for governments to tell us that. We will know from the study. It is the study that will tell us if it is worthwhile to go through Ottawa. We know that there are lots of potential customers between Toronto and Ottawa, at the present time, but it might not be the same thing in ten years, we just don't know.

These are not things that we, suppliers, can decide. Our involvement will be to say how much such a decision might cost. As to whether the train will go through Laval and on which side of the river, this is linked to political issues, but every solution has specific costs. And this is why I am waiting for this feasibility study.

Mr. Pronovost: Do you agree with Canadian Pacific when it claims that Canada is very different from Europe in that a very high speed train should be able to attract a significant part of automobile users in order to be successful, which was not required in Europe? Do you agree with that?

Mr. Janson: Personally, I believe that we will be able to attract many automobile users, mainly in the Montreal-Ottawa and Montreal-Quebec City corridors. At the present time, there are even public servants who are using the bus. If they had the opportunity to use a fast train, that would be more comfortable and that would give them time to work during the trip, they would obviously be attracted. But, I repeat, this is exactly the type of thing that a proper study will tell us.

Mr. Pronovost: Thank you, Mr. Janson.

M. Atkinson: Vous semblez dire que l'on pourrait utiliser, dans la plupart des cas, les emprises actuelles. Croyez-vous cependant qu'il faudra acquérir d'autres emprises pour construire les voies exclusives qui seraient nécessaires au Canada, ce sur quoi j'ai l'impression que tout le monde s'entend?

[Text]

Mr. Janson: If we take, for example, the Lakeshore route between Montreal and Toronto, which is now owned by CN, and they come to some arrangement and start moving their freights on another track, we have to do some work on some of the curves with the cats to make sure that when the train goes around it, it will be pass with reasonable speed without tilting, etc.

But there are not major amounts of rights of way that have to be straightened out, or purchased or expropriated, that kind of thing. When I said that we walked the track, if you will, and got the data from the railways on the track conditions, the curves, how many there are, how sharp they are, we have a program that models our train. This would be part of what comes in the feasibility study. When they start to look at certain routes, we'll be able to get the data on those routes, plug it into our model and see what kinds of speeds one can attain, and that sort of thing.

• 1245

Mr. Atkinson: Is it necessary to have two tracks? In Europe we saw that there were usually two tracks available for this type of technology.

Mr. Lendich: The number of tracks really depends on the number of people who are going to travel, the frequency of service, headways, etc. If you're talking about a level of service of maybe one train an hour or half-hour in either direction from two points, you could easily accommodate that with a single track with significant portions of passing lanes along that track. If you're talking about headways in Europe of two to five minutes between trains going both directions, there is no way you can do that on one single set of tracks. To a large extent the number of tracks required is a determinant of the people who are travelling, the amount of traffic, the frequency of service and whether you are going to try to mix some fast freight services together with passenger services. I might add that this idea that freight services can't share track with passenger services. . . I am not sure that Bombardier has really done its research in that regard.

In Japan, the national railways actually lease track to very fast freight services going at 160 kilometres per hour plus. A new bogie has been tested at 220 kilometres per hour for freight. Deutsche Bundesbahn on its ICE tracks is running freight at night. There are many examples of freight being tracked with passenger service. The constraint is usually the availability of headway between trains and the intensity of use. It's not a question of technology or inability to use the track, etc. I think really we have to be a little bit careful about making statements that there is no possibility of freight sharing with passenger service.

Mr. Atkinson: We get that from the current operators. They also talk about the freight here having a heavier axle weight than is currently in use in Europe. Their flat-out statement was that you can't share.

[Translation]

M. Janson: Si nous prenons le cas de la voie Montréal-Toronto qui longe le lac et qui appartient actuellement au CN, et si le CN accepte de transporter ses marchandises sur une autres voie, il faudra aménager certaines courbes pour que le train puisse les emprunter à vitesse raisonnable sans basculer.

Il ne devrait cependant pas y avoir de gros problèmes en matière d'emprises, c'est-à-dire qu'il ne devrait pas y avoir de problèmes majeurs d'achat ou d'expropriation. Quand j'ai dit que nous avons examiné la voie au complet, cela voulait dire que nous avons obtenu des données des sociétés ferroviaires sur l'état des voies, sur les courbes, sur le nombre de courbes, sur l'inclinaison, de façon à les introduire dans notre programme de modélisation des trains. Il faudra cependant compléter ce travail dans l'étude de faisabilité. Autrement dit, quand on commencera à envisager certains trajets spécifiques, on pourra obtenir des données précises et, grâce à nos modèles, vérifier exactement quelles vitesses on pourra atteindre.

M. Atkinson: Sera-t-il nécessaire de construire deux voies? Lors de notre voyage en Europe, nous avons constaté que les sociétés utilisaient généralement deux voies pour cette technologie.

M. Lendich: Le nombre de voies dépend en fait du nombre d'usagers, de la fréquence du service et de divers problèmes techniques. Par exemple, si on parle d'un train à l'heure ou à la demi-heure dans chaque direction, on peut facilement se contenter d'une seule voie en aménageant de temps à autre des dérivations de croisement. Par contre, en Europe, il y a un délai de deux à cinq minutes entre des trains qui circulent dans les deux sens, et il est impossible de se contenter d'une seule voie. Donc, le nombre de voies dépend en grande mesure de la clientèle, de la fréquence des trains et de la décision éventuelle d'ajouter aux trains de passagers des trains de marchandises à grande vitesse. Je dois dire en passant que l'idée selon laquelle les trains de marchandises ne peuvent partager les voies avec les trains de passagers ne me paraît pas très convaincante. Je ne suis pas sûr que Bombardier ait fait des recherches très sérieuses à ce sujet.

Au Japon, il y a des trains de marchandises à très grande vitesse, qui dépassent parfois les 160 kilomètres-heure. De fait, un nouveau type de wagons de marchandises vient d'être testé à 220 kilomètres-heure. En Allemagne, la société de chemins de fer utilise des voies à grande vitesse pour faire du transport de marchandises la nuit. Il y a donc beaucoup d'exemple de marchandises qui circulent sur les voies à grande vitesse qu'empruntent les trains de passagers. Le facteur à prendre en considération à cet égard est généralement le décalage entre les deux types de trains et la fréquence des passages. Il ne s'agit aucunement d'un problème de technologie ou d'impossibilité d'utiliser les voies. Il faut donc être un peu plus prudent quand on dit qu'il est impossible de faire du transport de marchandises à très grande vitesse.

M. Atkinson: Mais c'est également ce que disent les sociétés ferroviaires actuelles. Elles disent que les trains de marchandises canadiens sont plus lourds que les trains européens. À leur avis, il serait impossible d'utiliser les mêmes voies.

[Texte]

Mr. Lendich: We would agree with that totally. We have made a very strong statement that heavy freight, the large block trains that currently utilize the CN and CP right of way would not be able to share track with vast passenger trains. Because of their length, the size, and the speed they operate at, it just wouldn't work. What we are talking about here is a different connection in terms of freight service, not heavy unit trains.

Mr. Atkinson: But we don't want to get into a situation of just having a single track and finding out that we need the double track that is currently available in Europe, or seems to be. That's something that we'll have to take into account, don't you agree?

Mr. Lendich: Sure, I think it's a progressive situation. If you can actually run for the next 10 or 15 years with single track, with passing lanes, and over that period of time, by making money out of revenue service, upgrade it to two tracks, that's certainly a way to go. If you have the financial capital to install both tracks and operate them right now, that may also be worth considering. It's all a question of what objectives you have in terms of the amount of money and what you want to save in terms of the operating capacity of the system.

Mr. Atkinson: The Ontario-Quebec study didn't look at 250 kilometres per hour in its analysis, so it's difficult to say what the prices are going to be with regard to that type of technology. Do you have any comment on that? Do you have any idea of the total capital cost for infrastructure, rolling stock, and so on, that we're looking at, as has been done here indicating that at 300 it's about \$7.1 billion?

Mr. Janson: I think we felt the terms of reference for the joint task force study were probably not the correct kinds of terms of reference to do what people wanted them to do. I think they admitted that to a certain extent in some of their recommendations. Certainly it took a long time for the support to come out after the studies were done. They were working this thing for about six months afterwards.

• 1250

At the same time, during this period our train has continued to develop. We took the Sprintor, put it in Germany, sat it on German tracks—I don't know whether they're freight or passenger or what, but ordinary tracks in Germany—and started running the train. It was achieving 30% to 40% higher speeds without any modifications. While we were there, we also ran it up to 250 kilometres an hour. This is a technology that is continuing to evolve, and I don't think we've seen the end of that.

If we talk in terms of the figures we presented to the task force, we looked at \$3 billion. I think it was \$3 billion, or \$3.3 billion or \$2.7 billion.

Mr. Atkinson: It was \$3.8 billion in fact.

Mr. Janson: There was some question—and we go back to comparing apples with apples—about our having the full corridor in there. I think initially we didn't have the Toronto-Windsor run, so the task force added some funds for that kind of thing. I think those figures accurately reflect the ballpark.

[Traduction]

M. Lendich: Nous sommes parfaitement d'accord avec elles là-dessus. Nous avons nous aussi affirmé tout à fait clairement que les grands trains unitaires qui utilisent actuellement les voies du CN et du CP ne pourraient pas partager les voies de trains de passagers à très grande vitesse, à cause de leur longueur, de leur taille et de leur vitesse, précisément. Cela dit, on peut fort bien envisager des trains de marchandises à très grande vitesse, qui ne seront pas les grands trains unitaires lourds qui existent actuellement.

M. Atkinson: Mais il ne faut quand même pas que l'on décide d'implanter un système à voie unique pour constater ensuite que l'on aura besoin de deux voies, comme en Europe, n'est-ce pas?

M. Lendich: Évidemment, le système doit être conçu en fonction des besoins à long terme. Cependant, si on peut fonctionner pendant 10 ou 15 ans avec une seule voie, conjuguée à des voies de croisement, et si cela permet d'obtenir les revenus nécessaires pour construire peu à peu une deuxième voie, c'est certainement la meilleure solution. Par contre, si on dispose dès le départ des capitaux nécessaires pour aménager deux voies, c'est une solution qu'il faut également envisager. Le problème est de savoir quels objectifs on veut atteindre en matière d'investissement et de capacité du réseau.

M. Atkinson: Comme l'étude Ontario-Québec n'envisageait pas un train circulant à 250 kilomètres-heure, il est difficile de savoir combien coûterait l'aménagement d'un réseau garantissant une telle vitesse. Avez-vous cependant une idée quelconque du montant total de capitaux qu'il faudrait prévoir pour financer l'infrastructure, le matériel roulant et l'aménagement des services? Dans cette étude-ci, on parle d'environ 7,1 milliards de dollars pour 300 kilomètres-heure.

M. Janson: Je crois que le mandat confié au groupe de travail conjoint ne permettrait probablement pas d'obtenir ce genre d'information. Le groupe de travail l'a d'ailleurs reconnu dans une certaine mesure, dans certaines de ses recommandations. La preuve en est qu'il lui a fallu longtemps pour parvenir à une décision après l'achèvement des études, environ six mois, si je ne me trompe.

Durant cette période, nous avons continué nos propres études. Nous avons utilisé le Sprintor sur des voies allemandes. Je ne sais plus s'il s'agissait de voies destinées au transport de marchandises ou de passagers, mais il s'agissait de voies ordinaires, et nous avons obtenu des gains de vitesse de 30 à 40 p. 100, sans modifications. Nous avons également effectué des essais à 250 kilomètres-heure. Notre technologie continue donc d'évoluer, et ce n'est pas fini.

Cela dit, nous avons donné au groupe de travail un chiffre qui était de l'ordre de 3 milliards de dollars. Je crois que c'était 3,3 milliards ou 2,7 milliards.

M. Atkinson: C'était 3,8 milliards de dollars.

M. Janson: Je crois cependant que ce chiffre ne concernait pas la totalité du couloir envisageable. À l'origine, nous n'avions pas prévu Toronto-Windsor, et le groupe de travail a donc fait certains ajustements pour en tenir compte. Cela dit, ces estimations me paraissent raisonnables.

[Text]

Mr. Atkinson: The study shows that the most optimistic projection is a 50% contribution by government, and it goes up from there. Some people have said you're going to have to pay for the infrastructure entirely in this thing. Have you any comment on that?

Mr. Janson: That's exactly why we need this next study, which is going to look at what is the ridership, what is the demand for this service. They were not able to work from what I would consider to be a solid, current base in terms of ridership studies. They were able to refer to many studies done in different areas, and a couple of people did models. But given the mood in Canada today, etc., it will be very interesting to see what comes out of this next feasibility study. Then we'll be able to comment more on what kind of a ratio there can be. Because of the total dollars involved with our technology, we still think the government participation in terms of dollars would be less. Maybe the government would think that percentage-wise it wants to put more because this is going to happen sooner. These are all questions that are going to be answered at some time in the future.

Mr. Atkinson: I was interested in your comment that you'll look at the study and then you'll look at the technology. You've advocated the Sprintor right now, but your company has other technologies, in the ICE train in Germany and so on. I think we're all agreed on a dedicated track here with curves that will be straightened out to a large extent—

Mr. Janson: Not if it's Sprintor; but, yes, it could be.

Mr. Atkinson: We seem to be agreed that we're not going to run it on the same track, and the evidence we've heard is that it's going to be a dedicated track.

Mr. Janson: It's a dedicated track, but—

Mr. Lendich: It can be the existing track.

Mr. Janson: It can be the existing track and the freights that happened to be on, be it CN or CP, would be on the other set of tracks.

Mr. Lendich: So we don't need to straighten the curves. One of the things that I think hasn't been realized to the same extent to date is the difficulty involved in talking about, from one point of view, using the existing right of way along this whole route and, from the same point of view, saying we're going to straighten a few curves. When people sit down and try to figure it out, I think straightening left-hand and right-hand curves and ending up trying to fence a particular right of way separate from freight will pose more difficulties than they realize.

Mr. Atkinson: Maybe this is a silly question, but what about using one track for the Sprintor tilt mechanism and the other track for a freight train? Is there any possibility that the Sprintor would tilt into the freight train?

Mr. Janson: You've got to do some calculations. That wouldn't happen. The Sprintor passes trains in Sweden today.

[Translation]

M. Atkinson: Les auteurs de l'étude ont envisagé une contribution de 50 p. 100 du gouvernement, ce qui représente le scénario le plus optimiste. D'autres disent que vous devrez payer vous-même la totalité des travaux d'infrastructure. Qu'en pensez-vous?

M. Janson: C'est précisément pourquoi il faut attendre les résultats de l'étude suivante, car on saura alors quel est le marché potentiel d'un tel service. À mon avis, les études réalisées jusqu'à présent n'ont pas permis de tenir compte de chiffres très valables en ce qui concerne la clientèle envisageable. Certes, il y a eu d'autres études qui ont été faites auparavant dans d'autres secteurs, et il y a eu aussi certains efforts de modélisation. Cela dit, considérant l'état d'esprit qui règne en ce moment au Canada, il sera très intéressant de voir quels seront les résultats de la prochaine étude de faisabilité. Je pourrais alors vous donner une réponse plus précise. Quoi qu'il en soit, puisque le coût global d'un projet utilisant notre technologie serait moins élevé, la participation éventuelle des pouvoirs publics coûterait elle aussi moins cher. Par contre, il se peut que le gouvernement soit prêt à envisager un taux de participation plus élevé pour que le projet se réalise plus rapidement. Ce sont des questions qu'il faudra régler plus tard.

M. Atkinson: Il est intéressant de vous entendre dire qu'il faut d'abord connaître les résultats de l'étude pour parler de technologie. À l'heure actuelle, vous recommandez le Sprintor, mais votre société dispose d'autres technologies, par exemple du train ICE, en Allemagne. Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faudra une voie exclusive, avec des courbes de très grande amplitude, dans la mesure du possible. . .

M. Janson: Pas pour le Sprintor.

M. Atkinson: Selon tous les témoignages que nous avons recueillis, on semble s'orienter vers une voie exclusive.

M. Janson: Certes, mais. . .

M. Lendich: Cela pourrait être une voie existante.

M. Janson: Cela pourrait être une voie existante, et les trains de marchandises, du CN ou du CP, emprunteraient alors d'autres voies.

M. Lendich: Il ne serait donc pas nécessaire d'éliminer les courbes. Une des choses que l'on ne semble pas avoir assez prises en considération, à mon avis, concerne précisément l'élimination des courbes sur les voies existantes. Quand on commencera sérieusement à étudier ce qu'il faut faire à ce chapitre, en essayant de séparer les voies des trains de passagers de celles utilisées par les trains de marchandises, on constatera que les choses sont beaucoup plus difficiles qu'on le pensait.

M. Atkinson: Je vais peut-être vous paraître naïf, mais pourquoi ne pourrait-on envisager de réserver une voie au Sprintor, avec son système à bascule, et l'autre aux trains de marchandises? Le Sprintor risquerait-il de basculer dans les trains de marchandises?

M. Janson: Non, nous avons fait des calculs et cela ne risquerait pas d'arriver. En fait, il y a déjà aujourd'hui, en Suède, des trains Sprintor qui croisent des trains réguliers.

[Texte]

Mr. Lendich: No chance.

Mr. Janson: No, no. We wouldn't allow it.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, Mr. Wilson had a question he wanted me to ask, but I'm sure he can ask it himself.

Mr. Wilson: The question is a rather basic one. It's the justification for massive public input into high-speed rail and whether it can possibly be justified given the situation in Canada. The road infrastructure and the airports that we have in the triangle region really question where the additional traffic would be generated in order to justify that incremental expenditure. I guess a person can always fall back and say that's what study X is about, and study Y, and the three governments' feasibility study, and all the rest of it, but at the end of the day it's still a fundamental question. I'm wondering if you can attempt to address it at this point in time.

• 1255

Mr. Janson: One question is about the ridership, for example, how many people would want to ride, and then where would they come from? How much does the government value a reduction in road accidents, or the pollution effects of aircraft versus. . . These trains run on power. It is either going to be hydro-generated or perhaps nuclear-generated, and you have well-contained sources of pollution, if you will. Therefore, you don't have the same environmental effects using high-speed rail.

How would the government value the kinds of problems they are probably having now with people who are going to be living under some of these new runways, and they're worried about the noise pollution? There's a political decision that comes in.

I think one has to look at a lot of those things that we would cast as being socio-economic factors, which will determine whether or not the government cares at all and wants to put some money into it, or says they don't care about all these other things; they're not going to go ahead with it, or they are. Part of this isn't just the feasibility study. This, I see, is the kind of role that this royal commission is playing. It's looking at passenger transport, not just high-speed rail. That is a very small part of its mandate of how we are going to move people in our country, and what should be the framework, or the map, if you will, of government policies?

That's why I congratulated you earlier on your timing here. We're going to see the royal commission coming out. There will be this feasibility study. The royal commission may well say we should do a feasibility study and give the government guidance that it should, in its policies, favour high-speed rail, and then the government is going to decide just what that means.

[Traduction]

M. Lendich: Aucun risque.

M. Janson: Non, nous n'accepterions pas.

M. Atkinson: M. Wilson m'avait demandé de poser une question mais, comme il est présent, je suis sûr qu'il peut la poser lui-même.

M. Wilson: Il s'agit d'une question assez fondamentale. Elle concerne le fait de savoir si les investissements massifs qu'exigerait un train à grande vitesse peuvent se justifier dans le contexte canadien. Considérant l'infrastructure routière et aéroportuaire qui existe déjà dans le triangle central, on peut se demander s'il y a une clientèle supplémentaire qui justifierait des investissements aussi élevés. Bien sûr, on peut toujours se débarrasser du problème en disant qu'il faudra attendre les résultats de l'étude X ou Y pour le savoir, mais c'est quand même une question assez fondamentale. Êtes-vous en mesure, aujourd'hui, de nous donner certains éléments de réponse à ce sujet?

M. Janson: Le problème est de savoir combien de personnes seraient prêtes à utiliser un tel train, et quel moyen de transport elles utilisent aujourd'hui. Il faut se demander aussi quelle importance le gouvernement attribue à des facteurs tels que la diminution des accidents de la route, la pollution occasionnée par les divers modes de transport, etc. Les trains à grande vitesse sont des trains électriques, et il faut savoir s'ils seront propulsés par de l'hydro-électricité ou, peut-être, par de l'électricité d'origine nucléaire. Cela pose d'autres problèmes de pollution. En fin de compte, les effets environnementaux ne sont pas les mêmes lorsqu'on utilise un train à grande vitesse.

Quelle importance le gouvernement accorde-t-il aux plaintes des gens qui résident à proximité des nouvelles pistes d'atterrissage, au sujet de la pollution par le bruit? Ce sont là des questions d'ordre politique.

À mon avis, bon nombre de ces questions doivent être envisagées dans un contexte socio-économique. Si le gouvernement décide que ces problèmes sont importants, il sera prêt à investir certaines sommes; sinon, il jugera peut-être que ça n'en vaut pas la peine. Il ne s'agit donc pas seulement d'une question de faisabilité. En fait, ce sont des problèmes qui relèvent plus de la commission royale. Il s'agit d'examiner le problème global du transport des passagers, et pas seulement du train à grande vitesse. Le train à grande vitesse n'est qu'une composante de la question globale des services de transport au Canada, lesquels doivent être mis en place conformément à certaines politiques du gouvernement.

Voilà pourquoi je disais plus tôt que vos travaux sont tout à fait pertinents. La commission royale va produire son rapport, et il y aura ensuite l'étude de faisabilité. Il se peut fort bien que la commission royale recommande qu'une étude de faisabilité soit réalisée en fonction de certains principes, et qu'elle indique au gouvernement qu'il devrait préférer le train à grande vitesse à toute autre solution. C'est au gouvernement qu'il appartiendra ensuite de décider.

[Text]

With our present economic situation, these are going to be decisions that are taken with a lot more thorough study, and I would suspect we are going to be a lot more upfront in knowing why we are going to spend some money and where we should be spending it, than we have been in the past.

Mr. Lendich: I think historically ridership has come predominantly in the initial stages from the air mode because it is easier to transfer across, but I think you'll find that over a period of time there is a movement away from the car mode as people make choices based on having something to choose from, and they can make choices, make arrangements, and get into a mentality of being able to utilize a high-speed transportation system that they may not have been exposed to earlier. It may take a number of years, but I think you'll progressively find that a high-speed rail system will draw passengers from cars and will draw drivers from cars more so over a period of time.

I think that in the initial phases you'll find the large numbers of people will come from the air mode. But I think that will change over a period of time.

Mr. Wilson: In a way I hope you're right, because it seems to me that in order to justify high-speed rail there has to be a significant capturing of automobile traffic, because that surely is the main polluter.

I was given to understand that there wasn't a whole lot of difference in terms of environmental damage per passenger between the airplanes and the train mode, that the main problem was with the automobile, and it was therefore incumbent upon government and the industry to show that there was some considerable diversion of what would otherwise be automobile traffic to make this justifiable.

Mr. Lendich: I would add that there's been a lot of evidence to suggest that the environmental impact of aircraft in terms of per passenger mile is significantly higher than for high-speed passenger trains, and also the energy consumption per passenger is significantly more for the air mode than for passenger trains.

Mr. Atkinson: Where's that study?

Mr. Lendich: We've done some studies and we have other information. We'll give you the information at a later date.

Mr. Atkinson: Please, because that's not well documented from a—

• 1300

Mr. Lendich: There is a lot of evidence on those issues and I can provide it to you. What also might be of value... there has been some discussion of the number of landing slots at Pearson, or wherever, that might be reduced should a large passenger shift go from air to rail.

I think you'll find that the need for those passenger slots for longer haul routes might be more important than the shorter haul routes within the corridor. If Pearson could more effectively utilize its capacity for longer haul, people coming from further away, it might be more effective than having it concentrated on shorter haul routes in the corridor that could be easily catered for by alternative modes.

[Translation]

Dans la conjoncture actuelle, ces questions devront être examinées de manière très attentive, et je suppose qu'il faudra être prêt à indiquer beaucoup plus clairement qu'autrefois pourquoi on veut investir des deniers publics dans tel ou tel domaine.

M. Lendich: Selon mes informations, la clientèle préliminaire des trains à grande vitesse vient essentiellement du transport aérien, pour de nombreuses raisons. Croyez-vous cependant qu'un train à grande vitesse pourrait également, à terme, attirer des personnes qui utilisent aujourd'hui leur automobile? Pour ma part, je crois qu'un train à grande vitesse réussira de plus en plus à attirer ce type de clientèle, mais il faudra probablement attendre quelques années pour que ce mouvement prenne de l'ampleur.

Au départ, je crois qu'une bonne partie des usagers viendront d'abord du transport aérien, mais cela changera.

M. Wilson: J'espère que vous avez raison, car il me semble qu'il faudra que le train à grande vitesse réussisse à s'emparer d'une bonne partie du trafic automobile pour justifier les investissements, et l'automobile est une source de pollution très importante.

Je me suis laissé dire qu'il n'y a pas beaucoup de différence, sur le plan de la pollution, entre l'avion et le train, la principale source de pollution étant l'automobile. De ce fait, il faudra que le gouvernement et les promoteurs réussissent à prouver que le train à grande vitesse sera capable de s'emparer d'une bonne partie du trafic automobile pour être justifiable.

M. Lendich: Je dois préciser que nous avons beaucoup de données montrant que l'incidence environnementale de l'avion, exprimée en milles-passagers, est sensiblement plus élevée que celle des trains à grande vitesse, et aussi que l'avion consomme beaucoup plus d'énergie par passager que le train.

M. Atkinson: Selon quelle étude?

M. Lendich: Nous avons fait des études à ce sujet. Si vous le souhaitez, nous pourrions vous fournir les informations.

M. Atkinson: Je vous en prie, car les données à ce sujet ne sont pas très... .

M. Lendich: Nous avons beaucoup de données là-dessus et je pourrais vous les adresser. Nous avons également des informations concernant la diminution éventuelle du nombre d'atterrissages à l'aéroport Pearson, qui résulterait d'un transfert important de trafic aérien vers le trafic ferroviaire.

Avec un train à grande vitesse, il y aurait probablement plus de décollages et d'atterrissages pour les longs trajets que pour les trajets restreints à l'intérieur du couloir. Les services de l'aéroport Pearson pourraient donc être utilisés plus efficacement pour les très longs trajets, étant donné que les personnes utilisant actuellement l'avion pour de courtes distances auraient intérêt à utiliser le train à grande vitesse.

[Texte]

To some extent, there is certainly a benefit to slots becoming available at Pearson in terms of servicing the overall movement of people into and out of Canada.

Mr. Wilson: Is there a problem with slots at Pearson?

Mr. Lendich: I don't have any idea. We're not really in a position to comment on problems at Pearson. It's just really reading the literature.

Mr. Janson: I can give a personal comment.

Mr. Wilson: Sure.

Mr. Janson: It's my own little indicator of economic performance in this country. Now we're beginning to see some delays at Pearson, and I can't find parking for my car at Dorval. Things are coming back.

Mr. Wilson: I guess just as an aside, I recall being in the air between Ottawa and Toronto and being told there would be some delay owing to air traffic control problems in Toronto. The pilot came on the PA system to say that the problem related to job action, if you like, by the air traffic controllers' local in Toronto. They were angry because the other members of the union across Canada had ratified a contract while Toronto didn't like it and therefore were protesting. The pilot suggested that people should talk to their Member of Parliament about it, whereupon I pulled my collar up and...

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Keyes: I was going to pursue the argument with my friend Mr. Wilson when he started talking about the price of a system and the problem with the rail and the problem with road.

I have heard your very thoughtful view on what price we pay for environment or quality of life. Would you not agree as well that there has to be some kind of a vision for transportation for the future incorporating multi modes of transportation, be they rail, road or air, be that federal, provincial or private co-operation as to transfer payments to provinces for the building of additional roads or additional runways or any of the like?

You say the timing is good for all of us to be embarking on an examination of the whole entity, but sometimes I get the feeling that one is ahead of the other, and one's not going to be there in time, and one's going to be too far behind.

The royal commission is going to come out with something; I'm not sure what it's going to be yet. Hopefully, it will address a multi-modal system of transportation—not just for southern Ontario and the corridor but for all of Canada. If that is the case, shouldn't we be putting the brakes on any kind of decision-making process?

Mr. Janson: I don't think so. My understanding of the royal commission's mandate is that they will come out with a blueprint that's going to say that we value air traffic in this kind of area and a road here and these kinds of things, but I don't think we should lose the impetus and the momentum.

[Traduction]

Il y aurait donc manifestement un avantage à ce que Pearson puisse accueillir un plus grand nombre d'avions faisant du transport international.

M. Wilson: Y a-t-il actuellement un problème à ce sujet?

M. Lendich: Je n'en ai aucune idée. Je n'ai pas vu d'études spécifiques là-dessus, c'est simplement ce que je conclus de ma lecture des journaux.

M. Janson: Puis-je faire une remarque?

M. Wilson: Certainement.

M. Janson: Mon petit indicateur personnel de la performance économique du Canada me montre que les choses s'améliorent, car il commence à y avoir des retards à l'aéroport Pearson et je ne trouve plus de place de stationnement à Dorval.

M. Wilson: Je vais moi aussi vous raconter une anecdote. Je me trouvais dans l'avion entre Ottawa et Toronto lorsque le pilote nous a dit qu'il y aurait des retards à cause de problèmes de contrôle du trafic aérien à Toronto. En fait, a-t-il précisé, il y avait un ralentissement de travail de la part des contrôleurs de Toronto, qui étaient furieux parce que d'autres membres du syndicat, dans d'autres régions, avaient ratifié une convention collective qui ne plaisait pas à ceux de Toronto. Le pilote a alors dit que les passagers de l'avion devraient en parler à leur député, ce qui m'a amené à relever le col de mon manteau et à...

Des voix: Oh, oh!

M. Keyes: J'allais reprendre le sujet abordé par M. Wilson lorsqu'il a commencé à parler du coût du système et de la comparaison entre le transport ferroviaire et le transport routier.

J'ai pris bonne note de votre avis mûrement réfléchi sur ce que nous coûte la pollution. Dans ce contexte, ne croyez-vous pas que nous devrions formuler une sorte de plan à long terme des services de transport au Canada, intégrant tous les modes envisageables, rail, route et air, et toutes les possibilités de coopération entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les sociétés privées, ainsi que les paiements de transfert qui pourraient être fournis aux provinces pour construire d'autres routes, d'autres aéroports ou d'autres voies ferrées?

Vous dites que l'heure est particulièrement bien choisie pour l'étude que nous effectuons actuellement, mais j'ai parfois l'impression que tout est décalé et que rien n'est coordonné.

La commission royale va formuler des recommandations, mais j'espère que celles-ci porteront sur un système de transport multimodal, et pas seulement pour le sud de l'Ontario et le corridor Québec-Windsor, mais pour tout le pays. Si c'est ce que nous voulons faire, ne devrions-nous pas ralentir le processus de décision concernant le train à grande vitesse?

M. Janson: Je ne pense pas. Je crois comprendre que la commission royale est censée nous fournir un plan global nous disant que le trafic aérien se justifie dans tel ou tel contexte, et le trafic routier, dans tel ou tel autre. Il n'y a donc pas de raison de ralentir le mouvement.

[Text]

I believe high-speed rail is going to be a viable option in this corridor, and I don't think we should wait until they come out to decide to study it. Let's get on with it and do this feasibility study. In the scheme of things, it's a rather minor investment.

Mr. Keyes: Don't misunderstand me; I'm not saying, don't study it. I'm saying, shouldn't the decision-making process wait until a blueprint is clear?

Mr. Janson: I gather this study will come out after the blueprint. I gather the royal commission will be out within six months or so, something like that.

Mr. Keyes: That's optimistic.

• 1305

Mr. Janson: Well, perhaps a year, and we are talking about 18 months for the study. I do not think we will be in a position to make a really informed decision on whether or not to do high-speed rail on this corridor before the royal commission has given its report.

I was going to congratulate the government on actually moving on this in anticipation of there likely being something so that we are not going to lose too much time. The whole issue has brought a new breath of air into the issue of rail travel in this country and that is something we need as well.

Mr. Keyes: It might be because of the new younger make-up of this committee and the purpose. It might have something to do with that. What I am getting from you is that this is good because it is visionary to a degree for high-speed rail, for the whole system of multi-modal transportation.

If that is the case, we also have to determine, if we can, what our system of transportation is going to look like 20, 25 years down the road. That being the case, why would the government want to embark on the creation or the adaptation of a certain technology on existing rails and existing tracks given the economic forecast, etc., and the problems of the economy, or the money that is available, etc. If you are a visionary, as you say you are—and we all like to be—the future in 20 or 25 years from now is going to entail a means of transportation for the commuter in the corridor and outside the corridor that is competitive between auto and air, and in order to maintain it, to make it economically viable, etc., for all those reasons a decision has to be made.

Do we go with what we have and put on what we can in order to achieve a little more time savings for the people on the corridor for all the good reasons we have stated, or are we visionary? Do we say in 20 to 25 years from now that our kids, who are going to be the business people of tomorrow, the travellers of tomorrow, the users of trains of tomorrow, are going to need a system that gets them from A to B or a system that is available for them to use A to B that is going to be far more efficient, capable of reaching speeds of 500 kilometres an hour because in 25 years we will have nuclear fusion, which will create no waste and all the power we need without a problem? Do you see what I mean, the difficulty?

[Translation]

Je crois que le train à grande vitesse sera une option viable dans le couloir Québec-Windsor, et je ne vois aucune raison pour ralentir les études à ce sujet. Faisons cette étude de faisabilité, qui représente de toute façon un investissement assez mineur dans le contexte global.

M. Keyes: Ne vous méprenez pas, je ne dis pas qu'il ne faut pas étudier la question. Je dis simplement qu'il ne faudrait peut-être pas prendre de décision tant que l'on n'aura pas dressé un plan global.

M. Janson: Je crois que nous aurons ce plan avant les résultats de l'étude. Si je ne me trompe, la commission royale doit fournir son rapport dans six mois, environ.

M. Keyes: Vous êtes optimiste.

M. Janson: Disons alors un an, mais nous parlons d'environ 18 mois pour l'étude de faisabilité. Je ne crois pas qu'il nous sera possible de prendre une décision vraiment éclairée sur la réalisation d'un train à grande vitesse dans ce couloir avant que la commission royale n'ait déposé son rapport.

J'allais justement féliciter le gouvernement d'avoir confié cette responsabilité à votre comité en prévision de décisions futures, afin que l'on ne perde pas trop de temps. Ce débat permet d'examiner la question du transport ferroviaire sous un nouvel angle, et c'est également quelque chose qui était nécessaire.

M. Keyes: C'est peut-être parce que les membres de ce comité sont plus jeunes. Quoi qu'il en soit, vous croyez que c'est une bonne chose, car cela permet d'examiner le problème du train à haute vitesse dans le contexte global des divers modes de transport.

Si tel est le cas, il nous appartient également de voir à quoi devrait ressembler notre réseau de transport dans 20 ou 25 ans. Pourquoi le gouvernement devrait-il donc s'engager tout de suite à créer un train à grande vitesse ou à adapter le réseau ferroviaire existant en fonction d'une nouvelle technologie, compte tenu de nos problèmes économiques et financiers? Si vous voulez faire du futurisme, comme vous le dites—et comme nous y sommes tous portés—it est probable qu'il y aura dans 20 ou 25 ans à l'intérieur et à l'extérieur du couloir un système de transport compétitif par rapport à l'automobile et à l'avion, et qui sera économiquement viable.

Devons-nous cependant apporter dès aujourd'hui au réseau existant les modifications que nous avons les moyens de financer, pour permettre aux gens de gagner un peu de temps, pour les excellentes raisons que nous avons tous énoncées, ou devrions-nous considérer que nos enfants, les gens d'affaires de demain, les voyageurs ou les usagers des trains de demain, auront besoin dans 20 ou 25 ans des systèmes qui leur permettront d'aller du point A au point B de manière beaucoup plus efficace, à 500 kilomètres-heure, parce que nous disposerons alors de la fusion nucléaire qui ne produira aucun déchet et qui nous donnera toute l'énergie dont nous aurons besoin? Voyez-vous ce que je veux dire?

[Texte]

Mr. Janson: I think you are talking about a quantum leap. The problem is the members of this committee will all be 25 years older and nobody will be able to afford to travel. If we pour masses of money in now, we are not going to be able to pay the bill. I think what we have to do is look at the project, come with the right technology. It may not be the Sprintor. All I am saying is take a close look at it and look at something that we can afford.

I mentioned earlier the cultural change that has to go on in this country to get people to go back to trains.

Mr. Keyes: When I bought my first house—and this is just a quick analogy—somebody told me, “Stan, don’t just get what you can afford, just make yourself stretch out to buy the house that’s about \$20,000 more because 20 years from now you are going to be able to afford that house on the money you are going to get”. There is an attitude or a mentality that says don’t just accept what you can afford today; think about what you can afford for tomorrow, but make it something that won’t be outdated tomorrow.

Mr. Janson: I would love to see this discussion in the House of Commons.

Mr. Keyes: Oh, you will eventually, one day.

Mr. Janson: I run a rather large company and we do a lot of things with a leap of faith. Our gut is telling us this is the right thing to do. But we are not talking about a leap of faith that is billions of dollars. One has to go through phases. It may well be that we come with a Sprintor and we are going to have certain parts that might be much better with a straight track technology and there will be some fantastic breakthrough on magnetic levitation. But you have to start somewhere and it has to be something that is viable and can strengthen our infrastructure, which is going to help our economy function better so we can afford something in the future.

Mr. Lendich: I was just going to say you can proceed forward in such a way that you leave yourself the flexibility to be able to make shifts along the way. If you wait too long for a technology that may be 20 years away, you end up never implementing something that is going to help you now.

• 1310

Mr. Wilson: Mr. Chairman, I just want to touch on one other item that I think bears on the discussion. That is the demographics of the country. If you push it ahead 20 or 25 years, which has been talked about in the context of a vision and so on, those projections say that the population of the country is not going to grow by leaps and bounds. It says in fact, if anything, that Canada stands to lose population unless there is an extraordinary change in terms of child-bearing or in terms of immigration, the latter being more likely.

[Traduction]

M. Janson: Le problème est que vous ne parlez plus ici de futurisme mais presque de science-fiction. Le problème est que les membres de ce comité auront tous alors 25 ans de plus et que personne n’aura plus les moyens de voyager. Si nous investissons des capitaux monumentaux dans un tel système, le pays fera faillite. Pour l’heure, je crois qu’il est important d’examiner le projet actuel, de façon à trouver la bonne technologie, qui ne sera pas nécessairement le Sprintor. Tout ce que je vous demande, c’est d’examiner attentivement ce que nous avons à offrir, en tenant compte de ce que nous pouvons nous payer.

J’ai dit plus tôt qu’il faudrait un changement culturel, au Canada, pour que les gens reprennent le train.

M. Keyes: Je vais vous présenter une brève analogie. Quand j’ai acheté ma première maison, quelqu’un m’a dit: «Stan, n’achète pas seulement ce que tu peux te payer aujourd’hui, fais un effort pour acheter une maison qui vaut 20,000 dollars de plus car, dans 20 ans, tu pourras payer la différence avec ton argent de poche». Selon ce principe, il ne faut pas décider seulement en fonction des moyens dont on dispose aujourd’hui, mais tenir compte aussi des moyens dont on disposera demain, pour s’assurer qu’on obtient quelque chose qui ne sera pas désuet demain.

M. Janson: J’ai hâte d’assister à ce débat à la Chambre des communes.

M. Keyes: Ça viendra, ça viendra.

M. Janson: Dans la grande entreprise que je dirige, nous prenons beaucoup de décisions qui constituent un acte de foi. Notre instinct nous dit que ce que nous proposons est justifié, mais nous ne parlons pas ici de faire un acte de foi qui engage des milliards de dollars. Il faut agir par étapes. Il se peut fort bien que le Sprintor soit accepté et que nous obtenions des résultats fantastiques en aménageant des voies sans courbe, et qu’il y ait des découvertes phénoménales qui soient réalisées avec la sustentation magnétique. Cela dit, il faut commencer quelque part, et ce quelque part doit être viable, et être susceptible d’améliorer l’infrastructure, de façon à aider l’économie à mieux fonctionner pour qu’elle nous donne les moyens de faire encore mieux plus tard.

M. Lendich: J’allais justement dire qu’il est possible d’aller de l’avant en gardant suffisamment de souplesse pour changer de voie en cours de route. Si vous attendez trop longtemps, parce que vous voulez obtenir une technologie qui n’existera pas avant 20 ans, vous risquez de ne jamais faire ce qui pourrait pourtant être utile dans l’immédiat.

M. Wilson: Monsieur le président, je voudrais aborder un autre aspect qui me semble pertinent, les paramètres démographiques du pays. Selon les projections actuelles, rien ne permet d’envisager une augmentation notable de la population canadienne durant les 20 ou 25 prochaines années. En fait, il est plus probable que l’on constate une diminution de la population canadienne, à moins qu’il n’y ait des changements extraordinaires en matière de fertilité et d’immigration, et c’est probablement l’immigration qui est le plus susceptible de changer.

[Text]

Again, where is the additional market? Where are the people who will fill the trains or the planes or whatever? It seems to me that as the population gets older, it is perhaps less likely to travel.

Mr. Janson: I think we get into some economics here in being productive and providing a well-functioning infrastructure. I don't know if you have studies that tell what the cost of an aircraft sitting on the runway for an extra hour and a half at Pearson is in terms of the pollution, in terms of the fuel, in terms of the ineffective time that those people have on their plane.

I have come to look at a lot of the kinds of wasted time that we have in our society. It costs us a lot of money. When there is a snow storm and the city doesn't have the salt down quick enough, you have a traffic jam. Think of the money that is being wasted. I think in taking a measured, balanced approach here that says, yes, there is a demand and we can provide an infrastructure investment that is going to be able to pay for itself and be used by people, it is going to make us as an economy that much more productive. That is really the kind of way we have to begin to look at a lot of the things that we do in this country, not just because they're nice to have or they are tomorrow's solution; we need things that start helping us right away.

Mr. Wilson: If I may ask just one more question, what does the snow storm have to do with anything? I'm not sure I understand.

Mr. Janson: For example, as was mentioned earlier today, the train may go a little bit slower, but it is moving during the snow storm. So you still have that part of the economy functioning and not hit by the weather.

Mr. Wilson: I understand. I thought you meant in terms of getting to the mode of transportation, be it airport or station. I would think there would still be problems.

Mr. Janson: You are downtown anyway. Just walk underground until you get there.

Mr. Wilson: I'm not anti. My concern, I guess, is the scarcity of dollars and to somehow justify the kind of public input that's required.

Mr. Janson: I agree.

Mr. Wilson: Thanks.

The Chairman: I want to again express our appreciation to the witnesses for appearing before the committee this morning and this afternoon. Your assistance has been most valuable.

Just as an aside, I want to compliment you for having the wisdom to hire such an individual as Bob Mill, who was invaluable to us. During our visit to Europe, he was of great assistance and provided us with an opportunity to ask questions that we might not have otherwise thought of. The fact that he is a fellow New Brunswicker has no bearing on my decision to make those comments.

I'll ask the committee to move to an in camera meeting for a brief moment.

[Proceedings continue in camera]

[Translation]

Je reviens donc à ma question: où trouverez-vous la clientèle supplémentaire? Qui sont les gens qui rempliront les trains ou les avions de demain? Face au vieillissement de la population, il est même probable que le nombre de voyageurs diminuera.

M. Janson: Il s'agit ici d'une question d'économie et d'établissement d'une infrastructure efficace. Je ne sais pas s'il y a des études qui indiquent ce que coûte, en matière de pollution, de carburant et de perte de productivité, un avion qui reste en attente pendant une heure et demie aux abords d'une piste de décollage de l'aéroport Pearson.

Pour ma part, j'en arrive à penser que tout le temps que nous perdons, dans la société contemporaine, nous coûte beaucoup d'argent. Quand il y a une tempête de neige et que la ville n'est pas capable de déblayer assez rapidement les rues, il y a des embouteillages. Songez à l'argent qui est ainsi gâché. Je crois que l'on peut garder la tête froide et dire que, face à une demande évidente, fournir une infrastructure capable de s'autofinancer et répondant aux besoins effectifs de la population, permettra à notre économie d'être beaucoup plus productive. Je crois que c'est l'attitude qu'il faut adopter pour prendre certaines décisions importantes, et qu'il ne faut pas se contenter de dire qu'il y a des choses que l'on aimerait bien avoir ou qui seront fort utiles à long terme. Ce qu'il nous faut, ce sont des choses qui peuvent nous être utiles maintenant.

M. Wilson: Si vous me permettez d'intervenir, quel est le rapport avec la tempête de neige? Je ne saisis pas.

M. Janson: Eh bien, comme on l'a dit plus tôt, le train est peut-être un peu plus lent mais il continue de rouler pendant les tempêtes de neige. Autrement dit, il s'agit là d'un secteur de l'économie qui continue de fonctionner, quel que soit le climat.

M. Wilson: Je comprends. Je croyais que vous parliez des difficultés d'accès aux aéroports ou aux gares. Même avec un train à grande vitesse, la tempête de neige posera toujours des problèmes à ce chapitre.

M. Janson: Mais vous serez en ville. Il vous suffira d'emprunter un passage sous-terrain.

M. Wilson: Je ne suis pas contre, mais je crains que nous n'ayons pas les capitaux nécessaires. De toute façon, il faudra donner de solides justifications pour y investir des deniers publics.

M. Janson: D'accord.

M. Wilson: Merci.

Le président: Je remercie à nouveau les témoins qui se sont adressés à nous ce matin et cet après-midi. Votre participation nous est fort utile.

Entre parenthèses, je tiens à vous féliciter d'avoir eu la sagesse de recruter quelqu'un comme Bob Mill, qui nous a fourni une aide précieuse. Il nous a beaucoup aidés durant notre voyage en Europe et il nous a permis de poser des questions auxquelles nous n'aurions pas pensé. Le fait qu'il vienne également du Nouveau-Brunswick, comme moi, n'influe évidemment en rien sur mon opinion à son sujet.

Je demande aux membres du comité de rester dans la salle pour une brève réunion à huis clos.

[La séance continue à huis clos]

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste-lettre**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES**December 3, 1991***Association of Consulting Engineers of Canada (ACEC):*

R. Wayne Bowes, Chairman and Chief Executive Officer,
ACÉC;

Pierre A.H. Franche, President and Chief Operating Officer,
ACEC;

Anthony W. Burgess, Director of Communications and Policy
Development, ACEC.

December 5, 1991*Bombardier Inc.:*

Pierre MacDonald, Vice President, Transportation Equipement Group, TGV Project;

Jules Pleau, Director, TGV Project.

ABB (Asea Brown Boveri Inc.):

Peter Janson, President and Chief Executive Officer;

Zelko Lendich, General Manager, Transportation Segment.

TÉMOINS**Le 3 décembre 1991***Association des ingénieurs-conseils du Canada (AICC):*

R. Wayne Bowes, Président du conseil et Chef de la direction,
AICC;

Pierre A.H. Franche, Président et Chef de l'exploitation,
AICC;

Anthony W. Burgess, Directeur des communications et des
politiques, AICC.

Le 5 décembre 1991*Bombardier Inc.:*

Pierre MacDonald, Vice-président, Groupe Matériel de
transport, Projet TGV;

Jules Pleau, Directeur, Projet TGV.

ABB (Asea Brown Boveri Inc.):

Peter Janson, Président et Directeur général;

Zelko Lendich, Directeur général, Transport.

82
XC 27

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 10

Fascicule n° 10

Tuesday, December 10, 1991

Le mardi 10 décembre 1991

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, consideration of high speed rail issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et du mandat adopté par le Comité le 17 septembre dernier, considération des questions relatives aux trains à haute vitesse

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Denis Pronovost
Sergio Marchi

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Stan Keyes
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 10, 1991

(16)

[Text]

The Standing Committee on Transport Agenda met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From High Speed Rail Association: Robert J. Casey, President; Robert K. Pattison, Chairman of the Board. *From Amtrak:* Edgar E. Courtemanch, Senior Director, Capital and Business Planning. *From the Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors:* Mayor Jean Doré, City of Montreal; Mayor Jacquelin Holzman, City of Ottawa, Denis de Belleval, Director General, City of Quebec.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider high speed rail issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1.*)

Robert J. Casey and Robert K. Pattison made statements and answered questions.

Edgar E. Courtemanch made a statement and answered questions.

Jean Doré and Jacquelin Holzman made statements and, with the other witness, answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Vice-Chairman, Denis Pronovost, took the Chair.

At 1:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(17)

The Standing Committee on Transport Agenda met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Federation of Canadian Municipalities: James Knight, Director General; Massimo Bergamini, Senior Policy Analyst. *From the Air Transport Association of Canada:* Howard P. Goldberg, Vice-President and Secretary.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 10 DÉCEMBRE 1991

(16)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 35, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson, et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De High Speed Rail Association: Robert J. Casey, président; Robert K. Pattison, président du conseil. *De Amtrak:* Edgar E. Courtemanch, directeur principal, Planification d'équipement et d'entreprise. *De la Coalition des maires du corridor Québec-Windsor:* Jean Doré, maire de Montréal; Jacquelin Holzman, maire d'Ottawa; Denis de Belleval, directeur général, ville de Québec.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

Robert J. Casey et Robert K. Pattison font des exposés et répondent aux questions.

Edgar E. Courtemanch fait un exposé et répond aux questions.

Jean Doré et Jacquelin Holzman font un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 12 h 35, le vice-président, Denis Pronovost, assume la présidence.

À 13 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(17)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Fédération canadienne des municipalités: James Knight, directeur général; Massimo Bergamini, analyste principal des politiques. *De l'Association du transport aérien du Canada:* Howard P. Goldberg, vice-président et secrétaire.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider high speed rail issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, September 17, 1991, Issue No. 1*).

James Knight made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 4:10 o'clock p.m., the Vice-Chairman, Denis Pronovost, took the Chair.

Howard P. Goldberg made a statement and answered questions.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine l'exploitation des trains à grande vitesse (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 17 septembre 1991, fascicule n° 1*).

James Knight fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 16 h 10, le vice-président, Denis Pronovost, assume la présidence.

Howard P. Goldberg fait un exposé et répond aux questions.

À 16 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, December 10, 1991

• 0936

The Chairman: I call the meeting to order. We have quorum in sufficient numbers to take testimony.

This morning I want to welcome, from the High Speed Rail Association, Mr. Robert J. Casey, the executive director, and Mr. Bob Pattison, who has accompanied Mr. Casey. I understand these gentlemen are from Pittsburgh.

Mr. Robert J. Casey (Executive Director, High Speed Rail Association): Thank you. Good morning, everyone. It's nice to be here to discuss my favourite topic, which is high-speed trains. With me is Robert K. Pattison, Bob Pattison to most people, to everyone I guess, the chairman of the High Speed Rail Association. Bob is vice-president and technical director of railroads for Parsons, Brinckerhoff, Quade and Douglas, of Herndon, Virginia. I'm the one from Pittsburgh; he's from Virginia.

The Chairman: That's why he looks so happy. That's why he's got the big smile on his face.

Mr. Casey: He's had a distinguished career in railroading, including being president of a railroad, and he has other distinctions I think are more important. He was the first member of the High Speed Rail Association, and he also received an outstanding achievement award in 1990.

The association now has more than 1,000 members from 17 countries, but admittedly most of them are from the U.S. and Canada. The High Speed Rail Association idea was conceived aboard a VIA Rail Bombardier LRC train between Toronto and Quebec. Several of us were sitting on that train talking about the need for some way to get all of the different companies and states and provinces and so forth together to discuss high-speed trains, and I said—or someone said, I think it was me—why don't we have an association; it looks like we have one already, but it's just not organized. So we did.

One of our Canadian members served as president. Incidentally, I was recently elected president of the association, and one of my predecessors was Tony Eastham, who you may know. He's an expert on magnetic levitation. He's Dr. Tony Eastham of Queen's University.

High speed rail means anything from tilt trains such as the LRC to the French TGV, which is the world's fastest train, and magnetic levitation systems such as the ones being developed in Germany and Japan and which just a week or so ago was approved for development by the U.S. Congress in our country.

In the January issue of our publication *Speedlines*—I have a proof copy there for you, it's not printed yet—we describe the action that was taken in Congress. We also have for you a packet that just arrived yesterday giving our general

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 10 décembre 1991

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum et nous pouvons entendre les témoignages.

J'ai le plaisir d'accueillir ce matin Robert J. Casey, directeur général de la High Speed Rail Association, ainsi que Bob Pattison, qui l'accompagne. Je crois comprendre que, ces deux messieurs viennent de Pittsburgh.

M. Robert J. Casey (directeur général, High Speed Rail Association): Merci et bonjour tout le monde. C'est avec plaisir que je vais vous entretenir de mon sujet favori, les trains à haute vitesse. Je me suis fait accompagné de Robert K. Pattison—que presque tout le monde, si ce n'est tout le monde appelle Bob—qui est président de la High Speed Rail Association. Bob est aussi vice-président et directeur technique du Service des chemins de fer chez Parsons, Brinckerhoff, Quade and Douglas, une entreprise de Herndon (Virginie). C'est moi qui vient de Pittsburgh; lui il est de la Virginie.

Le président: Voilà pourquoi il a l'air si heureux. Je vois qu'il a un grand sourire.

M. Casey: Sa longue carrière dans les chemins de fer l'a conduit à la présidence d'une compagnie ferroviaire; mais il a d'autres états du service qui me paraissent encore plus importants. Il a été le premier membre de la High Speed Rail Association et, en 1990, il a reçu un prix en raison de l'excellence des services qu'il a rendus.

Notre association compte aujourd'hui plus de 1,000 membres appartenant à 17 pays, mais il faut reconnaître que la plupart sont aux États-Unis et au Canada. L'idée de la High Speed Rail Association a germé à bord d'un train LRC de Bombardier, exploité par VIA Rail entre Toronto et Québec. Nous étions plusieurs à être assis dans ce train et à évoquer la nécessité de réunir différentes entreprises, les états et les provinces, etc., pour traiter de la question des trains à grande vitesse, et j'ai alors proposé—c'était peut-être bien quelqu'un d'autre, mais il me semble que c'était moi—que nous mettions sur pied une association. On en avait déjà une, en quelque sorte, mais elle n'était pas assez organisée. C'est ce que nous avons fait.

L'un de nos membres canadiens en est devenu le président. En passant, je viens d'être élu à la présidence de l'association, et Tony Eastham, que vous connaissez peut-être, est l'un de mes prédécesseurs. C'est un spécialiste de la sustentation magnétique. Il s'agit de Tony Eastham, de l'Université Queen.

Les trains à grande vitesse, ce sont aussi bien les trains à inclinaison dynamique, comme le LRC ou le TGV français, qui est le train le plus rapide au monde, que les trains faisant appel à la technique de la sustentation magnétique, comme ceux que l'on est en train de concevoir en Allemagne et au Japon et dont la mise en oeuvre dans notre pays vient d'être approuvée il y a à peu près une semaine par le Congrès des États-Unis.

Le numéro de janvier de notre publication *Speedlines*—je vous en ai apporté une épreuve, car il n'est pas encore sorti des presses—fait état de la démarche suivie par le Congrès. Nous avons aussi pour vous une documentation qui nous est

[Text]

counsel's summary of the action taken in Congress. It might be of interest to you. He names the bills and everything specifically so that if you wanted to write for those you could get them.

• 0940

Also, here is a copy of *Speedlines* as it really looks when it's printed. This is a beautiful picture of my home town of Pittsburgh there on the front, which I thought I would like to call to your attention and invite you all to come to our convention in May in Pittsburgh.

There's also a map showing the proposals for high-speed trains in North America. The little boxes tell you the status of the proposal. Our executive vice-president wrote a book called *Supertrains*. Tom Clancy, the author of many famous books, including *The Hunt for Red October*, wrote the introduction for this book. We're very proud of it. This will tell you anything you want to know about high-speed trains anywhere in the world.

High-speed rail makes sense for North America. Certain corridors, such as Quebec City to Windsor, would be excellent to link up with high-speed trains from Detroit, Chicago and other places in the United States. However, I understand that your need for them here doesn't seem to be as pressing as that in our country, because we have a very bad gridlock on many of our highways.

We just built a brand-new highway—it was 25 years being built—connecting downtown Pittsburgh with the area I live in, a suburban area north of Pittsburgh. I thought, boy, this is great. Instead of taking 45 minutes to drive in, I can get down in about 10 minutes. It wasn't open a week before they were talking about putting extra lanes on it. It seems as if you can't win with the highway mode, because the more highways you build, the more cars you attract.

I'm just going over some of the more important points. I think because we don't currently have high-speed rail in America... We do have some very fast trains in the northeast corridor, but we don't have true high-speed trains. They are defined by the U.S. Congress as those travelling 150 miles per hour or more. We don't have any of those in this country or in the U.S.

High-speed trains mean a number of things in addition to speed: passenger trains with right of way dedicated exclusively, so that there's no danger of an accident—if you're going at a very high speed, you must have a dedicated right of way free of grade crossings such as freight trains or any kind of interference; frequent departures; business-class on-board services and amenities; clean, appealing centrally located stations with adequate parking—you have to have

[Translation]

arrivée hier, dans laquelle notre avocat général résume la procédure suivie par le Congrès. Cela pourrait vous intéresser. Les projets de loi et les documents précis y sont énumérés, et vous pourriez donc écrire pour vous les procurer.

J'ai aussi un numéro de *Speedlines* qui permet de voir à quoi ressemble la revue une fois imprimée. J'attire votre attention sur la première page, qui comporte une magnifique photographie de ma ville natale de Pittsburgh, et je vous invite tous à assister à notre congrès que nous y tiendrons au mois de mai.

Il y a aussi une carte des différents projets de train à grande vitesse en Amérique du Nord. Les encadrés indiquent l'état d'avancement de chaque projet. Notre premier vice-président a écrit un ouvrage qui s'intitule *Supertrains*. C'est Tom Clancy, l'auteur de nombreux ouvrages célèbres, notamment du livre *The Hunt for Red October*, qui a en rédigé l'introduction. Nous en sommes très fiers. Vous y trouverez tout ce que vous voulez savoir sur les trains à grande vitesse, partout dans le monde.

Le transport par chemins de fer à grande vitesse est un projet qui se justifie en Amérique du Nord. Certains axes, comme celui de Québec à Windsor, se raccorderait tout naturellement à des lignes à grande vitesse partant de Détroit, de Chicago ou d'autres villes des États-Unis. Bien sûr, je comprends que ce besoin soit moins pressant chez vous que chez nous, qui avons de très nombreuses routes congestionnées.

Nous venons de construire une route toute neuve—il y avait 25 ans qu'on en parlait—raccordant le centre-ville de Pittsburgh à la banlieue nord où j'habite. Je me suis dit que ça allait être formidable. Au lieu de faire 45 minutes de voiture, j'allais pouvoir me rendre sur place en 10 minutes. Il n'y avait pas une semaine que la route était construite que l'on parlait déjà de rajouter des voies. Il semble que le transport routier soit un cercle vicieux, plus on construit de routes, plus on attire de voitures.

Je vais me contenter de souligner les points les plus importants. À mon avis, parce que nous n'avons pas à l'heure actuelle de lignes de chemins de fer à grande vitesse en Amérique... Nous avons un certain nombre de trains très rapides dans le couloir du nord-est, mais nous n'avons pas véritablement de trains à grande vitesse. D'après la définition qu'en a donnée le Congrès, ce sont ceux qui roulent à au moins 150 milles à l'heure. Or, nous n'en avons pas, ni au Canada, ni aux États-Unis.

Les trains à grande vitesse présentent d'autres caractéristiques que la vitesse: le transport des passagers se fait sur une emprise réservée à ce seul mode de transport, de sorte à éviter tout risque d'accident—comme ces trains se déplacent à très grande vitesse, il faut pouvoir disposer d'une emprise spécialement affectée à cette fin permettant de s'affranchir des passages à niveau et de la fréquentation des trains de marchandises ou autres, les départs doivent être

[Texte]

parking at these train stations, not just for five cars or twenty cars, but big parking facilities, just as you have at airports; and a commitment to reliability and performance.

Some of the reasons in the United States we have for having high-speed trains—and I think many of them apply to Canada—are freedom from the politics of petroleum. After two oil embargoes and a war, by now we should realize that we must become less dependent on petroleum. This is one way to work toward that end.

Regarding environment benefits, high-speed trains do not carry their own fuel; they carry a large number of passengers per vehicle and can utilize regenerative braking. They are extremely fuel-efficient, which means less contribution per passenger-mile to the greenhouse effect and other environmental problems.

High-speed rail by definition is powered by electricity. Power plant emissions can be controlled more easily than emissions from myriad small mobile sources, such as automobiles and trucks. When high-speed trains are in place, they will eliminate at least some of the autos and aircraft that, especially in times of gridlock and winglock, contribute vast amounts of greenhouse and other gases to the atmosphere.

• 0945

The Florida High Speed Rail Commission estimates high-speed rail can cause a net reduction of pollutants in excess of 812 tons per year in the State of Florida.

On safety, for 27 years Japan has been running the Shinkansen, the first high-speed train in the world. In that 27 years not one person has been injured or killed. It is the only thing safe to ride. You cannot ride a bicycle with this kind of safety.

We talked about gridlock, and we call it winglock when you apply it to air travel. Much of the delay occurs at the major hubs. Eleven airports in the States already have more than 3 million hours of passenger delay annually. Chicago's O'Hare, the busiest airport, has more than 12 million hours of passenger delay per year. By 1996 22 airports are expected to exceed 3 million hours of passenger delay annually.

So the substitution of high-speed trains, either magnetic, levitation, or steel wheel, as feeders to these airports would make a great contribution, because it would eliminate many of the shorter flights, reserving the airports for the long-distance flights.

[Traduction]

fréquents, les services et les installations à bord doivent être correspondre à la classe affaires les gares doivent être propres, aménagées dans les centre-ville et comporter suffisamment de places de stationnement—it faut pouvoir stationner dans ces gares, non pas dans un stationnement prévu pour 5 à 20 véhicules, mais dans de grands stationnements comme dans les aéroports; enfin, les TGV sont synonymes de fiabilité et de rendement.

L'une des raisons pour lesquelles nous avons besoin, aux États-Unis, de trains à grande vitesse—et je pense que c'est en grande partie la même chose pour le Canada—c'est que nous devons nous libérer de l'emprise du pétrole. Après deux embargos pétroliers et une guerre, le temps est venu de comprendre que nous devons moins dépendre du pétrole. Le TGV est un moyen d'y parvenir.

Pour ce qui est des avantages sur le plan de l'environnement, les trains à grande vitesse ne transportent pas leur propre carburant; ils transportent un grand nombre de passagers par wagons et peuvent réutiliser l'énergie du freinage. Ils sont très économiques en carburant, d'où une contribution moindre, par millier de passagers, à l'effet de serre et aux autres problèmes liés à l'environnement.

Par définition, les TGV sont propulsés à l'électricité. Il est plus facile de lutter contre la pollution émise par les centrales électriques que contre celle provenant des milliers de moteurs d'automobiles et de camions. Une fois en fonctionnement, les trains à grande vitesse supprimeront une partie au moins des automobiles et des avions qui, surtout lorsque la circulation routière et le trafic aérien sont saturés, contribuent largement à l'effet de serre et aux autres types de pollution atmosphérique.

La Commission sur le transport par chemin de fer à grande vitesse de la Floride estime que ce mode de transport est susceptible d'entraîner une diminution nette de la pollution, de plus de 812 tonnes par an pour l'État de la Floride.

Sur le plan de la sécurité, le Japon exploite depuis 27 ans le Shinkansen, le premier train à grande vitesse qui a été mis en service dans le monde. Pendant ces 27 années, il n'y a eu aucun blessé et aucun tué. C'est le moyen de transport le plus sûr. Même la bicyclette n'offre pas ce degré de sécurité.

Nous avons parlé de la saturation du réseau routier, mais il y a aussi la saturation du transport aérien. La majeure partie des retards se produisent dans les grands aéroports qui servent de plaque tournante. Onze aéroports des États-Unis enregistrent d'ores et déjà plus de trois millions d'heures-passagers de retard par an. Chicago O'Hare, l'aéroport le plus fréquenté, accuse plus de 12 millions d'heures-passagers de retard par an. En 1996, 22 aéroports devraient dépasser les trois millions d'heures-passagers de retard par an.

En conséquence, la desserte de ces aéroports par des trains à grande vitesse, qu'ils soient magnétiques, à sustentation ou sur roues en acier, serait d'une grande utilité parce qu'elle permettrait la suppression d'un grand nombre de vols court-courrier, les aéroports n'étant plus réservés qu'aux vols long-courrier.

[Text]

On jobs and economic development, I always use the example of the State of New York being the first in this country to realize that if you built good transportation, people would use it and it would stimulate the economy. An example is the Erie Canal, which they built connecting New York City with the hinterland in those days. Along the ride of the canals sprung up the cities of Schenectady, Amsterdam, Utica, Syracuse, Rochester and many other cities and towns, causing New York to become the "Empire State", which it still is, even though other states are catching up to it.

On gridlock, we often used to believe people would not abandon their cars in our country for anything, but we are finding this isn't true. What people are in love with is speed and the ability to get someplace in a convenient manner, not necessarily the automobile. If they can get on a train and go from one city to another in good time without any delays, they will use that system of travel. This has been proven in New York State, because they have increased Amtrak service there many times and made the trains faster. Every time they do they get a great increase in ridership.

On productivity, prominent economists specifically linked the drop in capital investment for transportation since the 1960s with the current decline in productivity. In plain words, everything today takes twice as long because of transportation problems. In Europe and Japan some people travel at almost 200 miles per hour in great comfort and safety with no delays. High-speed trains are on time despite fog, snow, or other problems.

On energy, although we couldn't put a train across the Atlantic, I like to use the Concorde as an example of the misuse of energy. When it leaves London it weighs 400,000 pounds. When it arrives at Dulles, near Washington, it only weighs 200,000 pounds. In other words, it loses half of its weight just travelling across the Atlantic, not considering the pollution it causes. That is a very inefficient use of fuel. Electric-powered trains carry no fuel. Their fuel comes in over the system so their entire energy is used to carry just the train, the passengers, the food and so forth. There is no need to carry even one drop of fuel.

On speed, which is of course part of our name, North Americans need fast trips in travel without delay. Bob Pattison will tell you about some of the systems available in the world today and some of the ones we think will be coming later on.

I would thank you very much for the time and I would be willing to answer any questions you may have. I will turn over to Bob Pattison.

[Translation]

Sur la question des emplois et de l'expansion économique, je cite toujours l'exemple de l'État de New York; c'est en effet le premier dans notre pays où l'on a compris que, lorsqu'on aménage de bons moyens de transport, les gens les utilisent et qu'on bénéficie d'un stimulant économique. On en a un exemple avec le Canal Érié, que l'on a construit à l'époque pour raccorder la ville de New York à l'intérieur. Le long du canal, des villes comme Schenectady, Amsterdam, Utica, Syracuse, Rochester et bien d'autres ont poussé comme des champignons, faisant de l'État de New York «l'État de l'Empire», ce qu'il est toujours, même si d'autres le rattrapent aujourd'hui.

En ce qui concerne la saturation du réseau routier, nous pensions que, chez nous, les gens n'abandonneraient pour rien au monde leur voiture, mais nous nous apercevons aujourd'hui que c'est faux. Ce que recherchent les gens, c'est la vitesse de déplacement et la possibilité de se rendre facilement d'un endroit à un autre, sans avoir nécessairement recouru à l'automobile. S'ils peuvent prendre le train et se rendre sans retard d'une ville à l'autre, ils vont le faire. On en a eu la preuve dans l'État de New York, qui a renforcé à maintes reprises le service offert par Amtrak en faisant en sorte que les trains aillent plus vite. Chaque fois, on a enregistré une forte augmentation de la clientèle.

Du point de vue de la productivité, d'imminents économistes ont précisément rattaché la baisse des investissements dans les infrastructures de transport, enregistrée depuis les années 60, au déclin actuel de la productivité. Concrètement, cela veut dire qu'il faut aujourd'hui deux fois plus de temps pour faire quoi que ce soit, et cela en raison des problèmes de transport. En Europe et au Japon, certaines personnes voyagent à près de 200 milles à l'heure, confortablement et en toute sécurité, sans retard. Les trains à grande vitesse arrivent à l'heure, même s'il y a du brouillard, de la neige ou d'autres difficultés.

Dans le domaine de l'énergie, bien que l'on ne puisse pas traverser l'Atlantique en train, j'aime citer le Concorde en tant qu'exemple de gaspillage d'énergie. Au départ de Londres, le Concorde pèse 400,000 livres et lorsqu'il atterrit à l'aéroport de Dulles, près de Washington, il n'en pèse plus que 200,000. Autrement dit, il perd la moitié de son poids juste pour traverser l'Atlantique, sans parler de la pollution qu'il produit. Voilà qui est une très mauvaise utilisation du carburant. Les trains alimentés à l'électricité ne transportent pas de carburant. Leur source d'énergie leur est fournie par le réseau et la totalité de l'énergie consommée est donc consacrée au déplacement du train, des passagers, des aliments, etc. Il n'y a pas une seule goutte de carburant à transporter.

Sur le plan de la vitesse, objectif qui est repris dans le nom même de notre association, les voyageurs en Amérique du Nord veulent pouvoir se déplacer sans avoir à subir de retards. Bob Pattison va vous parler des différents systèmes qui existent à l'heure actuelle dans le monde ainsi que d'un certain nombre d'autres qui devraient apparaître plus tard, à notre avis.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de m'écouter et je suis prêt à répondre aux questions que vous voudrez bien me poser. Je passe maintenant la parole à Bob Pattison.

[Texte]

[Traduction]

• 0950

Mr. Robert K. Pattison (Chairman, High Speed Rail Association): Thank you. I'm the chairman of the High Speed Rail Association, a very delightful job that I've had for a little over a year now. They couldn't find anybody else, so they elected me for a second term as chairman, but it is something I enjoy very much.

My background is railroads from the very beginning. Both grandfathers were locomotive engineers, my father was a conductor, and I worked for railroads for 32 years in the engineering department and operations. I ended up as the president of the Long Island Railroad. I've been now 13 years as the technical director of railroads for Parsons Brinckerhoff, a large, 105-year-old engineering firm in all disciplines in the whole field.

You sent out a list of topics for discussion. You do not have a copy of what I'm going to say. I will see that you get one. I'd like to discuss very briefly each one of the topics of discussion.

The first topic is whether high-speed rail should be public, public-private, or private. Very few, if any, high-speed rail projects can be developed using only private funds. This is something we found out in the U.S. We thought the government would not have to put any money in and it would be all private, but that just does not work. The availability of public funds eliminates its being strictly public, so it comes down to being a public-private venture. That's the only feasible way to do these projects.

They are becoming more and more a public necessity so that we can clean up the air. It's going to happen in the U.S., and I'm sure in Canada, that clean air will be extremely important. High-speed rail will help clean up the air, conserve energy, reduce congestion—those things that Bob Casey talked about.

The second topic was the appropriate legislative or regulatory framework. The government should provide incentives such as loan guarantees, rights-of-way and tax breaks, and then provide an oversight to projects. I don't think the public should control everything that's going on because this is going to be public-private, or at least I think most projects are going to be public-private. Therefore, there needs to be a consolidation and a way of putting both entities together with, of course, the public having oversight and having a big voice because it's public money and they have to control that. You have to control that.

The next topic is how government controls and regulates competition in the high-speed rail corridors. From what I know of France and Germany—I think more of France—they control the buses. A bus cannot really operate between Paris and Lyons. That's for the railroad. There's control over their airlines.

M. Robert K. Pattison (président, High Speed Rail Association): Merci. Je suis président de la *High Speed Rail Association*, poste passionnant que j'occupe depuis un peu plus d'un an maintenant. Les membres de l'Association n'ont pas réussi à trouver quelqu'un d'autre et ils m'ont donc réélu président pour un second mandat, mais c'est un travail que j'aime beaucoup.

J'ai toujours été dans les chemins de fer. Mes deux grands-pères étaient mécaniciens de locomotives, mon père était conducteur et j'ai passé 32 ans dans les chemins de fer, dans les services techniques et d'exploitation. J'ai fini par être nommé président de la *Long Island Railroad*. Depuis 13 ans maintenant, je suis directeur technique du service des chemins de fer chez *Parsons Brinckerhoff*, un gros cabinet technique multidisciplinaire, qui a maintenant 105 ans d'existence.

Vous nous avez envoyé une liste de sujets de discussion. Je n'ai pas remis la copie de mon intervention, mais je veillerai à vous en faire parvenir une. J'aborderai rapidement chacun des sujets de discussion.

Le premier consiste à se demander si le transport ferroviaire à grande vitesse doit être public, privé ou mixte. Il est rare, voire impossible, qu'un projet de train à grande vitesse soit être conçu uniquement grâce à des fonds privés. C'est quelque chose que nous avons constaté aux États-Unis. Nous pensions que les gouvernements n'auraient pas à mettre d'argent et que tout serait privé, mais ça ne marche pas. D'un autre côté, à cause du manque de fonds publics, ce genre de projet ne peut être entièrement publics, de sorte qu'il faut que ce soit un projet mixte. C'est la seule façon logique de procéder.

Les pouvoirs publics ressentent de plus en plus la nécessité de dépolluer l'atmosphère. Il faudra que cela se fasse aux États-Unis, et je suis sûr que ça arrivera aussi au Canada; la dépollution de l'atmosphère va prendre une grande importance. Le transport par chemin de fer à grande vitesse contribue à la dépollution de l'atmosphère, à l'économie d'énergie, à la réduction des embouteillages—à tout ce dont vient de vous parler Bob Casey.

Le deuxième sujet de discussion est celui du cadre législatif ou réglementaire approprié. Il faut que le gouvernement fournisse des incitatifs sous la forme de garanties de prêts, d'emprises et de dégrèvements fiscaux, et qu'il supervise ensuite les projets. Je ne crois pas qu'il faille que les pouvoirs publics contrôlent tout parce que ce seront des projets mixtes faisant appel à la fois au public et au privé, du moins je le crois pour la plupart d'entre eux. Il faudra donc qu'il y ait une coordination et un cadre permettant de rassembler tout le monde, les pouvoirs publics ayant bien entendu un pouvoir de contrôle et leur mot à dire parce qu'il s'agit, après tout, d'utiliser des fonds publics dont ils doivent rendre compte. Il faut qu'il y ait un pouvoir de contrôle.

On en vient maintenant à la question de la façon dont le gouvernement doit contrôler et réglementer la concurrence dans les couloirs desservis par les trains à grande vitesse. D'après ce que je sais de la France et de l'Allemagne—surtout en France, je crois—l'État exerce un contrôle sur les autobus. Une compagnie d'autobus ne peut pas vraiment exploiter une ligne entre Paris et Lyon. Cet axe est réservé aux chemins de fer. L'État français contrôle aussi les compagnies aériennes.

[Text]

I don't think that's the way my country looks at regulating high-speed rail. I think they can and should control, through legislation and regulation, the subsidies in all forms of transportation. Make it a level playing field so that each mode of transportation is competitive with the other mode. In both of our countries, it is very important that you do not legislate one form of transportation out in favour of another. Again, it needs to be a level playing field where the subsidies you really can't see out there in numbers come out equal for all modes of transportation, not just for two.

[Translation]

Je ne crois pas que c'est ainsi qu'on envisage la réglementation du transport ferroviaire à grande vitesse dans mon pays. Ce qu'on peut et ce qu'on doit contrôler, à mon avis, par le biais de la loi et des règlements, ce sont les subventions accordées aux différents modes de transport. Il faut que les règles du jeu soient les mêmes pour tous et que chaque mode de transport soit concurrentiel par rapport aux autres. Dans nos deux pays, il est très important de ne pas légiférer d'une façon qui taxe un mode de transport au profit d'un autre. Je répète qu'il faut que les règles du jeu soient les mêmes pour tous et que les subventions qui ne sont pas apparentes reviennent au même pour tous les modes de transport, et non pas simplement pour deux d'entre eux.

• 0955

Concerning the relationship of high-speed rail to regular passenger service, regular passenger service should be a feeder. High-speed rail is economical for distances up to 500 to 600 miles, perhaps with two or three stops along the way. High-speed rail is not economical for short distances. We had a project between Los Angeles and San Diego, and it got to where they were stopping about every 50 miles. It was a commuter service. That is not high-speed rail. High-speed rail is for long distances that take you from one major city to another major city in the shortest period of time, economically, conveniently and whatever.

Pour ce qui est de la relation entre le transport par chemin de fer à grande vitesse et le transport régulier de passagers, il faut que ce dernier serve de desserte. Le transport ferroviaire à grande vitesse est rentable jusqu'à des distances de 500 à 600 milles, éventuellement avec deux ou trois arrêts en cours de route. Le train à grande vitesse n'est pas rentable sur de courtes distances. Nous avons conçu un projet entre Los Angeles et San Diego pour lequel on en était arrivé à prévoir des arrêts tous les 50 milles. C'était devenu un train de banlieue. Ce n'était plus du transport à grande vitesse. Le transport ferroviaire à grande vitesse se justifie sur de longues distances entre une grande ville et une autre, dans le moins de temps possible, de la façon la plus rentable, la plus pratique, etc..

Passenger railroads—Amtrak in our country and VIA in yours—will provide the feeders to high-speed rail. It is very possible that Amtrak will operate many of the high-speed rail projects that are developed in the U.S. That is the direction in which our country is going. I cannot say what your country is thinking in terms of VIA operating both your high-speed and the conventional passenger service.

Les sociétés de chemin de fer qui transportent des passagers—Amtrak chez nous et VIA Rail chez vous—assureront la desserte pour le transport ferroviaire à grande vitesse. Il est fort possible qu'Amtrak exploite un grand nombre de projets de transport ferroviaire à grande vitesse que l'on est en train de mettre en place aux États-Unis. C'est dans cette voie qu'on s'engage aux États-Unis. Je ne sais pas si, chez vous, on envisage de demander à VIA Rail d'exploiter à la fois le transport classique de passagers et le réseau à grande vitesse.

The socio-economic benefits of high-speed rail are considerable, and you have listed them in your topics of discussion—energy consumption, urban sprawl, pollution, safety, congestion and many others. High-speed rail in itself will not appreciably reduce automobile travel, but in conjunction with commuter rail and light rail and rapid transit, it will help reduce pollution. I cannot see your Quebec City to Windsor project appreciably reducing the automobile traffic. Between certain points it will, but it depends on what you lay out as your route and the stops you make.

Les avantages socio-économiques du transport par chemin de fer à grande vitesse sont considérables, et vous en avez dressé la liste dans l'énoncé de vos sujets de discussion: consommation d'énergie, étalement urbain, pollution, sécurité, congestion et, bien d'autres encore. Le transport par chemin de fer à grande vitesse ne va pas, en soi, réduire de manière considérable les déplacements en automobiles mais, associé aux trains de banlieue, aux navettes et aux réseaux de transport urbain rapide, il contribuera à réduire la pollution. Je ne crois pas que votre projet entre Québec et Windsor réduise de façon marquée la circulation automobile. Entre certaines destinations, ce sera le cas, mais tout dépendra du trajet retenu et du choix des arrêts.

Is ridership stimulated by high-speed rail? There are two examples. One is the Japanese Shinkansen. The total ridership is over 3 billion passengers for the first 25 years. It is a very popular way of moving people in Japan, which is a

Le train à grande vitesse favorise-t-il une augmentation de la clientèle? Eh bien, je vais vous donner deux exemples. Le premier est celui du Shinkansen japonais. Ce train a transporté au total plus de trois milliards de passagers au

[Texte]

very crowded country. Our countries are not as crowded as Japan is. In France the TGV ridership was over 100 million passengers in the first eight years. Neither of those countries is taking great numbers of passengers away from present modes of transportation.

I was in Korea three weeks ago and was talking to some Japanese. People are now working in Tokyo and living as far away as Osaka, which has to be a three hour ride. They can get a much nicer. . . it is the same in our countries. We live out in the suburbs. It may take longer to get to work but we have much nicer amenities and way of life when we are away from the hustle and bustle of downtown.

High-speed rail stimulates travel, there is no question about that. The examples I gave. . .

• 1000

The next topic was about the difficulty of constructing high-speed rail within environmental issues. That gets to be a bigger and bigger problem every day. All transportation projects come under environmental protection laws. The rights-of-way for high-speed rail require much less property to be taken and therefore have to be equal and in most cases less than what it costs to build a new highway.

We're all going to be building new highways or new modes of transportation. I think it is much less an environmental deterrent to build a railroad, which takes much less space than does a four-lane, six-lane, eight-lane highway, with all the interchanges, etc. The environmental issues are there, yes, but they are less in building a high-speed rail. When I say high-speed rail, I'm talking about mag-lev and steel-wheeled. The association thinks of them as one and the same. They are different; there is no question.

Changes in labour practices always gets to be a touchy issue. With the Long Island Railroad, I negotiated with 17 unions to get 21 contracts. So I know what it's like to negotiate with labour unions. They come out very well, but it was a lot of work to do.

In the U.S., labour and management every day are working out new agreements to reduce the operating crewsize and reduce the rules and regulations for maintaining and operating railroads. It is becoming much easier to do business economically with the operation of a railroad. I am sure that this will continue with high-speed rail as it becomes a reality.

[Traduction]

cours des 25 premières années de son existence. C'est un moyen de transport très populaire au Japon, pays à forte concentration de population. Dans nos pays, la population est moins concentrée. En France, le TGV a transporté plus de 100 millions de passagers au cours des huit premières années de son existence. Dans ces deux pays, ce genre de train n'a pas pris un grand nombre de passagers aux autres modes de transport existants.

J'étais en Corée, il y a trois semaines, et j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec des Japonais. Il y a des gens, aujourd'hui, qui travaillent à Tokyo et qui habitent à Osaka, soit à trois heures de là. Là-bas, ils peuvent bénéficier de biens meilleurs. . . c'est la même chose que chez nous. Les gens habitent en banlieue. Il leur faut plus de temps pour aller au travail, mais ils jouissent d'un bien meilleur environnement et de meilleures conditions de vie, loin des tracasseries et des embarras du centre-ville.

Le transport par chemin de fer à grande vitesse encourage les déplacements, il y a aucun doute. Les exemples que j'ai donnés. . .

Le sujet de discussion suivant est celui de la difficulté de construire des voies de chemin de fer pour un train à grande vitesse en raison des contraintes liées à l'environnement. Le problème se complique de jour en jour. Tous les projets de transport tombent sous le coup des lois régissant la protection de l'environnement. L'acquisition des emprises réservées aux voies de chemin de fer à grande vitesse nécessitent moins d'expropriation et, par conséquent, il n'en coûte pas plus, et parfois moins pour construire une voie de chemin de fer de ce type que pour construire une nouvelle autoroute.

Nous allons tous devoir construire de nouvelles autoroutes ou de nouveaux réseaux de transport. Je considère qu'il est bien moins risqué, du point de vue de l'environnement, de construire une voie de chemin de fer qui prend bien moins d'espace qu'une autoroute à quatre, à six ou à huit voies, avec toutes ses voies d'accès, etc.. Les questions liées à l'environnement jouent, bien sûr, mais elles sont moindres lorsqu'on construit une voie de chemin de fer à grande vitesse. Lorsque je parle de voies de chemin de fer à grande vitesse, je parle de voies adaptées à la sustentation magnétique ou aux roues en acier. L'association ne fait pas de différence entre les deux. C'est la même chose; il n'y a aucun doute.

L'évolution des relations avec les syndicats posent toujours des problèmes épineux. Lors de la construction de la voie de chemin de fer de Long Island, j'ai négocié avec 17 syndicats afin d'obtenir la signature de 21 contrats. Je sais donc ce que c'est que négocier avec les syndicats. Tout s'est bien passé finalement, mais ça n'a pas été sans mal.

Aux États-Unis, les directions et les syndicats négocient tous les jours de nouvelles ententes pour réduire la taille des équipes d'exploitation et assouplir la réglementation portant sur l'entretien et l'exploitation des lignes de chemin de fer. Il est devenu plus facile d'exploiter rentablement une ligne de chemin de fer. Je suis convaincu que cette tendance se poursuivra avec l'entrée en service des trains à grande vitesse.

[Text]

Government subsidies are another topic for discussion, and, as stated in your list of topics, loan guarantees and tax breaks. In addition to this, research and development funds to develop new modes or to experiment a little more with the present modes can be considered government subsidies.

The use of government-owned rights-of-way is another area. In fact, with regard to the legislation that Bob Casey talked about, one of the items passed in that bill was the use of interstate rights-of-way for the common purpose of mass transportation.

The next topic of discussion is intermodal connections for high-speed rail. It is very important for high-speed rail to interface with all modes of transportation, not just at airports. Gil Carmichael of the Federal Railway Administration is pushing very hard for intermodal terminals that are downtown, because most business people who will be riding high-speed rail are going downtown. They are going from point A to point B, and the point B is downtown, as is point A. They want to end up downtown, at an intermodal terminal.

It is important that include rapid transit and buses, light rail and commuter rail, and, yes, a means to get to an airport. If the airport is on the route, such as our project in Ohio—Cleveland, Columbus, Cincinnati—we would come out of Cleveland Union Terminal. This used to be the passenger terminal and can be made that. It now has buses and has the rapid transit added. We would come out over existing railroad tracks owned by Conrail. You would get out to the airport and there would be a station stop at Hopkins Airport, in Cleveland. Then you would go on to a new right of way to Columbus, and then come into Columbus downtown business district over existing railroad. After you get outside of Columbus and go into Cincinnati, you would go on new rights of way. These would allow you up to 200 miles per hour if that is what you desired, but it will still get you into downtown, yes, at slower speeds, but it will get you into downtown areas. So it is important to have intermodal terminals, with intermodal being more than just the airport.

• 1005

[Translation]

Il y a aussi la question des subventions versées par le gouvernement et, comme on peut le voir dans votre liste de sujets de discussion, les garantis de prêt et les dégrèvements fiscaux. On peut aussi considérer que les crédits de recherche et de développement devant permettre de concevoir de nouveaux modes de transport ou d'expérimenter davantage les modes existants, sont des subventions gouvernementales.

Il faut parler aussi de l'utilisation des emprises dont le gouvernement est propriétaire. D'ailleurs, pour en revenir à la législation dont vous a parlé tout à l'heure Bob Casey, l'une des dispositions adoptées dans cette loi prévoit l'utilisation des emprises entre États, dans l'intérêt général du transport de masse.

Le sujet qui vient ensuite est celui du raccordement intermodal des trains à grande vitesse. Il est très important que le transport par chemin de fer à grande vitesse soit raccordé à tous les autres modes de transport, et non simplement aux aéroports. Gil Carmichael, de la *Federal Railway Administration*, insiste beaucoup pour qu'on dispose de terminus accueillant différents modes de transport dans les centre-ville, parce que la plupart des gens d'affaires qui prennent le train à grande vitesse vont au centre-ville. Ils veulent aller du point A au point B et ces deux points sont situés au centre-ville. Ils veulent que les terminus soient situés dans les centre-ville, et raccordés aux autres modes de transport.

Il est important qu'il y ait là un réseau d'autobus et de transport urbain rapide, des navettes et des trains de banlieue et, bien entendu, un moyen de se rendre à un aéroport. Si l'aéroport se trouve sur le trajet, comme c'est le cas dans notre projet de l'Ohio—Cleveland, Columbus, Cincinnati—on arrivera au *Cleveland Union Terminal*. C'était l'ancien terminus de passagers et on peut s'en servir pour ça. Il y a maintenant les autobus et le transport urbain rapide qui y arrivent. Nous allons passer sur les voies de chemin de fer existantes qui appartiennent à Conrail. On pourra se diriger vers l'aéroport et le train fera arrêt à l'aéroport d'Hopkins, à Cleveland. On passera alors sur une nouvelle emprise pour aller jusqu'à Columbus, puis sur la voie de chemin de fer existante pour se rendre jusqu'au quartier des affaires du centre-ville de Columbus. À la sortie de Columbus jusqu'à Cincinnati, on empruntera une nouvelle emprise. On pourra alors atteindre une vitesse de 200 milles à l'heure si on veut et on arrivera quand même au centre-ville, après avoir ralenti, bien sûr, mais on se rendra jusqu'au coeur de la ville. Il est donc important qu'il y ait des terminus accueillant tous les modes de transport, sans que l'on s'en tienne uniquement aux aéroports.

Il existe plusieurs techniques. Vous avez dressé la liste des différentes techniques de transport à grande vitesse par chemin de fer. Après avoir discuté tout à l'heure avec certains d'entre vous, j'ai pu constater que vous avez davantage voyagé que moi sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse en Europe. Je les connais toutes, mais il y a trois ou quatre ans environ dont je n'ai pas pris connaissance. Je n'ai pas eu l'occasion de prendre le TGV Atlantique, ni les nouvelles lignes allemandes. Mais j'ai voyagé à bord du train ICE.

There are several technologies. One of your statements was to list some of the high-speed rail technologies. In talking to some of you beforehand, I find that you have ridden more of the high-speed rail in Europe than I have. I have ridden it all, but it has been about three or four years since I've done it. So I have not ridden the TGV Atlantique, nor have I ridden the new lines in Germany. I have ridden the ICE train.

[Texte]

Let me go down the list of the technologies. I think you ought to look at all of these areas. First, there is the steel wheel, the tilt technologies. Right here in Canada, I am sure you all know what your LRC trains can do with their tilt technology. We had them down for tests in our country in the northeast quarter more than a year ago.

Another one is the Swedish X-2000. Right now, it's probably the shining star, at least from what I can gather in high-speed rail circles. That train's getting more attention than others.

Spain has its Talgo Trains. Italy has its ETR-450, which operates as their *directissimo* between Rome and Florence. They are expanding up to Milan and so forth.

The non-tilt trains, you are all very familiar with. There is the Japanese Shinkansen, for which they have over 1,249 miles of railroad, the first in 1964, as Bob mentioned. They have had no fatalities. They operate now at 130 miles an hour. It was operating at about 120 or 125 miles an hour.

The TGV in France has gone from their Paris-Lyons line to the TGV Atlantique tour to Le Mans. They are operating at 186 miles per hour, where Paris to Lyons did 168 miles an hour. I think the way that train operates is just fantastic.

In your country, you have, through Bombardier, an agreement for the commercial use of TGV in North America, and Germany's ICE, which just started up in June. They are running Hanover to Wurzburg and Mannheim to Stuttgart. Their maximum speed is to be 186 miles per hour.

Then there is magnetic levitation. For a guy who's spent all of his life on the railroad side of the business, this is something new. It's going to happen; "when" is the great big question mark. I think it is 20 years down the road. I think we need to do something in the meantime. We can't wait for mag-lev. It has not been completely proven. It has not been used in commercial service at the higher speeds.

Germany has their Transrapid. They had a test track, and I have ridden the Transrapid. I have ridden the O-6, and the O-7 is the newest one out. They have a 20-mile test track over there. It's a beautiful ride. When you levitate and don't even know it, when you accelerate and don't know it, it's just a beautiful way to move people. But it still has bugs, just as the airplane had bugs to start with, the automobile, and everything else.

It's coming, it's going to be here; "when" is the big question mark.

The Japanese have been working on the MLU-002. It's a different type of magnet. They are called repulsive magnetic forces, as compared to the German attractive forces. The Japanese are using super-magnets. These are super-cooled with helium. It is quite expensive at this point in time, but the world is making great advances into finding better and cheaper ways of producing the magnets.

[Traduction]

Voici la liste des différentes techniques. Il vous faut à mon avis toutes les prendre en considération. Tout d'abord, il y a, pour les trains à roues en acier, les techniques d'inclinaison dynamique. Ici au Canada, je suis sûr que vous connaissez bien les performances de vos trains LRC, qui font appel aux techniques d'inclinaison dynamique. Nous les avons essayé dans la partie nord-est de notre pays il y a un peu plus d'un an.

Il y a aussi le X-2000 suédois. À l'heure actuelle, c'est probablement la vedette, celle dont on parle dans les milieux spécialisés dans le transport par chemin de fer à grande vitesse. Ce train est une valeur qui monte.

L'Espagne a le Talgo. L'Italie a l'ETR-450, qui assure le service *directissimo* entre Rome et Florence. La ligne va être prolongée jusqu'à Milan et même plus loin.

Les trains sans inclinaison dynamique, vous les connaissez bien. Il y a le Shinkansen japonais dont le trajet fait 1,249 milles et qui est en service depuis 1964, comme vous l'a dit Bob tout à l'heure. Ce train n'a enregistré aucun accident. Il roule aujourd'hui à 130 milles à l'heure. Auparavant, il roulait à 120 ou 125 milles à l'heure.

Pour ce qui est du TGV en France, après la ligne Paris-Lyons, il y a maintenant la ligne Atlantique, qui passe par Tour et Le Mans. Les trains y roulent à 186 milles à l'heure, contre 168 milles à l'heure entre Paris et Lyons. Ce train est tout simplement sensationnel, à mon avis.

Chez vous, par l'entremise de Bombardier, il y a une entente d'exploitation commerciale du TGV en Amérique du Nord ainsi que de l'ICE allemand, qui vient d'entrer en service en juin. Il exploite des lignes qui vont d'Hanovre à Wurzburg et de Mannheim à Stuttgart. Sa vitesse de pointe est de 186 milles à l'heure.

Il y a aussi la sustentation magnétique. Pour quelqu'un qui a passé toute sa vie dans les chemins de fer, c'est là quelque chose de nouveau. On le verra, mais «quand», c'est la grande question. Je pense qu'il faudra encore attendre 20 ans. À mon avis, il nous faudra choisir autre chose dans l'intervalle. On n'a pas le temps d'attendre la sustentation magnétique. La technique n'est pas encore totalement au point. Elle n'a jamais été utilisée sur une ligne commerciale à grande vitesse.

L'Allemagne a le Transrapid. Elle a construit une voie à titre d'essai, et je suis monté dans le Transrapid. Je suis monté dans le O-6, le O-7 est le plus récent. Il y a une voie de 20 milles de longueur qui a été construite pour les essais. Le trajet est magnifique. On est suspendu et on ne s'en rend même pas compte, on accélère sans le sentir; c'est un moyen de transport magnifique. Mais la technique a encore des défauts, de même que les avions avaient des défauts au début, comme les automobiles, et comme toute autre produit.

C'est l'avenir, nous allons le voir arriver mais «quand», c'est la grande question.

Les Japonais travaillent sur le projet MLU-002. C'est un système magnétique de type différent. Ce sont des forces magnétiques de répulsion, contrairement aux forces d'attraction utilisées en Allemagne. Les Japonais emploient des ultra-aimants. Ils sont sur-refroidis à l'hélium. C'est une technique très onéreuse pour l'instant, mais l'on fait de grands progrès dans le monde pour produire des aimants moins chers et plus efficaces.

[Text]

[Translation]

• 1010

Our country in this latest transportation bill provides considerable money for research and development into magnetic levitation, particularly into the area of super-cooled magnets, which is much less expensive than the German method. There are two projects in our country that are to be magnetic levitation. Orlando Airport to International Drive is 13 miles. That's German Transrapid technology. There also the project from Anaheim to Las Vegas, which is 250 miles. That's currently Japanese technology.

I agree with you about making and developing a policy framework for high speed service between Windsor and Quebec City. I know a little bit about Windsor because one of my tours of duty in Detroit as chief engineer was the territory of what was called the "Canada Southern". That was the New York Central piece from Windsor to Niagara Falls through Saint Thomas. I had that as a territory. But for high-speed service in your project between Windsor and Quebec City you must see, and some of you have, the various high-speed technologies in Europe, such as the *hoch tilt kutsch*, high speed and mag-lev. It is also necessary that you determine how these systems are successful by talking to those who operate the systems and who have politically funded them and pushed them ahead.

I thank you for the opportunity to make this presentation. If the High Speed Rail Association can be of help, please let us know. I'm looking forward to riding your train from Windsor to Quebec City very soon. I thank you.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. How soon?

Mr. Pattison: Oh, in about five years.

The Chairman: I see. Okay, we have a busy agenda this morning and so I'm going to ask committee members to be cognizant of the clock. For the benefit of our witnesses the procedure will be that we will start with the questions and comments from Mr. Keyes, who is the representative of the Official Opposition, then we'll move on to Mr. Angus, who is a representative of the New Democratic Party. Then the government members will have an opportunity to make their comments. Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Casey and Mr. Pattison, welcome to the committee and thank you for your overview of high speed rail.

Gentlemen, while high speed rail is—to quote you, Bob—pressing in the United States, we like to think that in Canada we can maybe get ahead of the game. This is sure to become a pressing problem with transportation here in Canada. We can have a little vision, a little plan for the future. That being said, there are a few questions that come to mind immediately. Has your organization evaluated the Canadian venue: the distances between Windsor and Quebec

Dans le dernier projet de loi sur les transports, notre pays consacre des crédits considérables à la recherche et au développement de la sustentation magnétique, notamment dans le domaine des aimants sur-refroidis, moins onéreux que la méthode allemande. Il y a deux projets dans notre pays qui feront appel à la sustentation magnétique. Il y a celui qui porte sur le tronçon de 13 milles entre l'aéroport d'Orlando et International Drive. Il fait appel à la technique du Transrapid allemand. Il y a aussi le projet entre Anaheim et Las Vegas, soit un trajet de 250 milles. Il fait appel à la technique japonaise actuelle.

Je suis d'accord avec votre projet d'élaboration d'un cadre politique régissant le transport à grande vitesse entre Windsor et Québec. Je connais un peu Windsor, parce que l'un de mes circuits à Detroit, en tant que mécanicien en chef, correspondait à un territoire que l'on appelait «sud du Canada». Il s'agissait du trajet de New York Central qui allait de Windsor à Niagara Falls en passant par Saint Thomas. Je desservais ce territoire. Pour ce qui est de ce transport à grande vitesse entre Windsor et Québec, il vous faut considérer, et certains d'entre vous l'ont fait, les différentes techniques de transport à grande vitesse qui ont été mises au point en Europe: inclinaison dynamique, voie de roulement à grande vitesse et sustentation magnétique. Il vous faut aussi déterminer le succès de ces différents systèmes en parlant à ceux qui les exploitent, qui les ont financés et faits adopter sur un plan politique.

Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de vous livrer cet exposé. Si jamais vous avez besoin de l'aide de la High Speed Rail Association, n'hésitez pas à nous le faire savoir. J'espère avoir très bientôt l'occasion de prendre votre train entre Windsor et Québec. Je vous remercie.

Le président: Messieurs, je vous remercie. Qu'entendez-vous par très bientôt?

M. Pattison: Dans cinq ans environ.

Le président: Je vois. Bien, puisque nous avons beaucoup de travail ce matin, je vais demander aux membres du comité de ne pas perdre de temps. Je signale à nos témoins que nous allons commencer par les questions et par les commentaires de M. Keyes, qui représente l'Opposition officielle, puis nous passerons à M. Angus, le représentant du Nouveau Parti Démocratique. Les membres du gouvernement auront ensuite la possibilité de faire leurs commentaires. Monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur Casey et monsieur Pattison, bienvenus à notre comité et merci de votre exposé sur la question du transport ferroviaire à grande vitesse.

Messieurs, si le transport ferroviaire à grande vitesse—pour reprendre les termes que vous avez employés, Bob—est un besoin pressant aux États-Unis, nous pensons au Canada qu'il serait peut-être bon de prendre un peu d'avance. Je suis convaincu que le besoin en deviendra lui aussi pressant au Canada. Il serait bon de prévoir un peu à l'avance, d'avoir en quelque sorte un projet pour l'avenir. Cela dit, il y a un certain nombre de questions qui me viennent immédiatement

[Texte]

City, the populations that could or could not support a high speed rail system and the different types of modal transportation?

Mr. Casey: Mr. Keyes, it would be in violation of our policy if we did something like that, because we believe that the judgments about technology, venue, and so forth are matters of local concern. The state of Ohio, the provinces of Quebec and Ontario, for example, are where the judgments should come from. We only help them whenever we're asked to be of help. We refer them to experts, give them literature from our library and so forth, and try to help in any way, but we don't try to make judgmental calls on these issues. I like your word "vision", though, because that's what the whole association is based on.

• 1015

Mr. Keyes: But your association—I don't mean to sound derogatory or negative in this regard—is made up of members and your membership consists of corporations, railroad companies, and technologies that would benefit from the sale of any of their offerings to countries that would be interested in a high-speed rail project—

Mr. Casey: We also have other—

Mr. Keyes: I'll just finish up. You have to understand that, sitting here, on this side of the table, we have to take into consideration all those questions that come up, relating to support, financial, environmental and otherwise. In your unbiased opinion, then, looking at Canada and at the transportation situation—there is a bottleneck in the corridor—do you think this country should embark on a high-speed rail system, at what will certainly be great expense to the public purse?

Mr. Casey: Taking off my association hat—I am also a former executive director of the Pennsylvania Intercity High Speed Rail Passenger Commission—and looking at the market, not the population, but the market, I believe you could have a very viable system between Toronto and Montreal and that it would be a great location in which to have the first leg of a longer system, way ahead in the future. That system would be an excellent first leg.

Do you have private companies now? I understand that Canadian Airlines and Canadian Pacific joined forces through a study on that. You should try to encourage these private entities to get into the act, study the idea, and see if they can find a way to accomplish it with minimal help from the government. Personally, I'm very much in favour of private enterprise doing these things as much as possible, but I recognize the reality that this is a semi-governmental affair too.

[Traduction]

à l'esprit. Est-ce que votre organisation a évalué la situation propre au Canada: la question de la distance entre Windsor et Québec, l'importance de la population qui peut ou ne peut pas être desservie par un réseau de trains à grande vitesse et les différents modes de transports concurrents?

M. Casey: Monsieur Keyes, ce serait contraire à notre politique de procéder ainsi, parce que nous considérons qu'il incombe aux pouvoirs locaux de se prononcer sur les questions de techniques ou de caractéristiques propres à chaque région. C'est ainsi que les décisions doivent être prises au niveau de l'État de l'Ohio, de la Province du Québec, ou de l'Ontario. Nous n'intervenons que si on nous demande notre aide. Nous renvoyons les responsables aux experts, nous fournissons de la documentation que nous avons en bibliothèque, etc., nous essayons d'aider dans la mesure de nos moyens, mais nous ne cherchons pas à nous prononcer directement sur ces questions. Je suis d'accord avec vous toutefois, pour parler de «projet pour l'avenir» parce que c'est ce qui fait le but de notre association.

M. Keyes: Néanmoins, votre association—n'y voyez pas un reproche ni une attaque—regroupe des membres qui sont des grandes entreprises, des sociétés de chemins de fer et des détenteurs de techniques qui sont susceptibles de tirer profit des projets de transports par chemins de fer à grande vitesse qui vont être présentés aux différents pays. . .

M. Casey: Nous avons aussi d'autres. . .

M. Keyes: Laissez-moi finir. Il vous faut bien comprendre que ceux qui sont assis de ce côté-ci de la table doivent tenir compte de tous les paramètres, qu'ils soient logistiques, financiers, écologiques ou autres. Si vous examinez donc de manière impartiale la situation du Canada et son secteur des transports—il y a un embouteillage dans ce couloir—pensez-vous que notre pays doive s'engager dans la construction d'un réseau de transport par chemins de fer à grande vitesse, dont le coût pour les finances publiques sera certainement très élevé?

M. Casey: Indépendamment de mon appartenance à l'association—j'ai été aussi directeur général de la Commission du transport de passagers des chemins de fer à grande vitesse entre les villes de la Pennsylvanie—lorsqu'on tient compte du marché, pas de la population, mais du marché, je considère que l'on pourrait implanter un réseau tout à fait viable entre Toronto et Montréal, qui pourrait être le point de départ d'un réseau plus élargi à l'avenir. Ce serait un excellent tronçon pour commencer.

Est-ce que vous avez, à l'heure actuelle, des sociétés privées? Il me semble que Canadian Airlines et le Canadian Pacific ont uni leurs efforts pour faire une étude à ce sujet. Il vous faudrait encourager ces sociétés privées à participer, à étudier la question et à voir ce qu'elles peuvent faire avec une aide gouvernementale. Pour ma part, je considère qu'il revient avant tout à l'industrie privée de mener à bien ce genre de projet, mais je dois reconnaître qu'il faut que ce soit des projets mixtes dans lesquels interviennent les gouvernements.

[Text]

Mr. Keyes: While you have your hat off, have you done any investigation as far as numbers, population basis, how much it would take, and what kind of ridership would be needed on a high-speed Toronto-Montreal rail system in order to make that system financially viable?

Mr. Casey: No, I never got beyond the boundaries of Pennsylvania. That study was enough work on its own, right there.

Mr. Keyes: All right. Along the same line of questioning, you've seen the different systems and know what's available out there, as we have experienced some of the options ourselves. When we come to evaluating the different high-speed rail systems available, in your opinion, which system is it? Is it a high-speed rail system on a dedicated track—in your words, a fantastic thing, Bob. Of course, that system also comes with a fantastic price tag, which amounts to \$8 billion. Or are we talking about perhaps upgrading existing track and operating a high-speed system that operates at 250 kilometers an hour? Have you any opinion?

Mr. Casey: I would, as I said, have to come in and study the situation in great detail with help from engineers and other experts. An answer would require taking a really severe look at the whole situation, but there are different kinds of technology.

I like to use the example that every family has a choice. If their purse can afford it, they can go beyond a Volkswagen bug and go up to a big imported car or something similar, but they will all get transportation, whatever technology they use. Some will have a bit more comfort than the others will.

• 1020

Your terrain also has a great deal to do with it. In Pennsylvania, because of all the tunnels required, we decided we would be much better off to have a magnetic levitation system to cross the mountains because they wouldn't require any tunnels. However, in Texas they decided on a TGV system because they have no tunnels there whatsoever. There are no major geographical obstacles in the area where the train will be built. So I think it's a local situation, as I pointed out before.

Mr. Keyes: I think, as Bob says, each project...even Paris city will determine... I looked at an example of a study in the States on Detroit to Chicago. That project is really an upgrading of the current Amtrak operation. Some of the study asks what it is going to cost to go 186 miles an hour. It's very curvy track coming out of Detroit through Ypsilanti and Ann Arbor, and you're going to have to put in a new right of way. Each area is different as to the ridership you will develop, the demand for it, and the terrain. And it's not cast in concrete what Ohio's going to be. My company is doing the study.

[Translation]

M. Keyes: Puisque vous ne parlez pas en tant que membre de l'association, avez-vous procédé à des études statistiques, les chiffres de population, à partir de quel moment c'est rentable, quelle est la clientèle dont on a besoin sur un trajet à grande vitesse entre Toronto et Montréal pour que le système soit rentable financièrement?

M. Casey: Non, je ne suis jamais allé plus loin que la Pennsylvanie. Cette étude nous a donné suffisamment de travail.

M. Keyes: Très bien. Dans la même veine, vous avez vu fonctionner les différents systèmes et vous savez ce qui existe à l'heure actuelle, et nous-mêmes nous en connaissons un certain nombre. Lorsqu'on en vient à évaluer les différentes techniques en présence, quelle est la meilleure selon vous? Doit-on s'engager à construire un réseau de chemins de fer à grande vitesse sur des voies spécialement affectées à cette fin—système que vous trouvez sensationnel, Bob? Il faut voir aussi que ce système nous est fourni à un coût lui aussi sensationnel, qui se montre à huit milliards de dollars. Doit-on envisager d'aménager les voies actuelles et de mettre en service des trains à grande vitesse qui vont rouler à 250 kilomètres-heure? Qu'en pensez-vous?

M. Casey: Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il faut, à mon avis, étudier les différents systèmes de façon très détaillée en prenant l'avis des ingénieurs et des experts. Pour vous répondre, il faudrait examiner de près l'ensemble de la situation, mais il y a différents types de techniques en présence.

L'exemple que je cite, c'est celui du choix qui s'offre à chaque famille. Si elle en a les moyens, elle n'est pas obligée de se contenter d'une Coccinelle et elle peut acheter une grosse voiture importée ou un véhicule du genre, mais indépendamment du choix qu'elle fera, elle bénéficiera d'un moyen de transport, quelle que soit la technique utilisée. Certaines familles bénéficieront d'un plus grand confort que d'autres.

La configuration du terrain a aussi son importance. En Pennsylvanie, parce qu'il fallait creuser de nombreux tunnels, nous avons jugé qu'il était bien préférable de construire un réseau faisant appel à la sustentation magnétique pour franchir les montagnes, car il n'y aurait alors pas besoin de tunnels. Le Texas, par contre, a choisi le TGV parce que la question des tunnels ne se pose pas. Il n'y a pas d'accident géographique notable sur le trajet du train. Comme je l'ai dit précédemment, je crois donc qu'il faut tenir compte des réalités locales.

M. Keyes: Je considère, comme Bob vient de le dire, que chaque projet... même Paris va déterminer... J'ai consulté, par exemple, une étude concernant le projet de liaison Détroit-Chicago. Il s'agit en fait d'une amélioration des services actuellement offerts par Amtrak. Dans une partie de l'étude, on se demande combien il en coûterait pour faire rouler des trains à 186 milles à l'heure. La voie est très sinueuse, elle part de Détroit par Ypsilanti et Ann Arbor, et il faudrait prévoir une nouvelle emprise. Chaque région est différente pour ce qui est de la clientèle, de la demande et du terrain concerné. Rien ne dit d'avance ce que va faire l'Ohio. C'est mon entreprise qui est chargée de l'étude.

[Texte]

We left out the technology and have not said what we think it ought to be, because it is quite possible Ohio may opt to do an X-2000, an LRC, or whatever, which doesn't operate at much more than 150 miles an hour.

Mr. Casey: Mr. Keyes, I would like to add one more comment about our membership. It is correct as far as it goes, but we have many other members who are not big companies and a lot of other individual members. We have doctors, lawyers and Indian chiefs. We have members of Congress. Our late Pennsylvania Senator John Hinds was a member. He sent his personal cheque in.

Mr. Keyes: How much is it?

Mr. Casey: For a member of government it's \$35.

Mr. Keyes: We have membership cards given to us.

An hon. member: It is right next door to the students.

Mr. Casey: That's right. If you want to go back and be a student, we'll give it to you.

Our members across the board, and we have the public entities, for example, in California, Texas, and all the states considering high-speed rail. Their commissions or authorities are a member. We have to be very impartial in the association attitudes and projections.

Mr. Keyes: Do you have any environmental or green groups as members?

Mr. Casey: I believe we do. We had a joint effort with them in the current congressional effort where we had this legislation through Congress. The last time they were on our team. Whether they are a member or not, I don't remember any more.

Mr. Keyes: On the sheet of paper selling the book *Supertrains* there was a forward by Tom Clancy. Excuse my ignorance, but who is Tom Clancy?

Mr. Casey: He is the author of many books, including one made into a movie called *The Hunt for Red October*. He is a high-tech aficionado and therefore he loves high-speed trains.

Mr. Keyes: In the foreword he says "What if someone were to invent some magical new mode of transportation that was safe, energy-efficient, and environmentally benign?" From our experience in Europe, the high-speed train has some serious environmental problems on its own rather than the comparison, because we had to travel through many tunnels on high-speed trains because of the environmental questions. There are many outstanding environmental grievances between the high-speed rail system and organizations and individuals impacted by the high-speed rail system. As a comparative, I agree with you totally on less emissions.

Mr. Casey: It's the lesser of several evils. Let's put it that way. But it's much less than building a new highway because of what Bob mentioned. The width of a new highway is considerable, whereas the width of a high-speed train is

[Traduction]

Nous avons mis de côté les techniques et nous n'avons pas dit à l'avance ce qu'il fallait choisir, parce qu'il est tout à fait possible que l'Ohio se décide pour un X-2000, un LRC, ou quelque chose comme ça, pour un train qui roule à une vitesse guère supérieure à 150 milles à l'heure.

M. Casey: Keyes, il y a quelque chose que j'aimerais ajouter au sujet de nos membres: nous avons aussi de nombreux membres qui ne sont pas de grosses entreprises et de nombreux membres individuels. Nous avons des médecins, des avocats et des chefs indiens. Nous avons des membres du Congrès. Le regretté sénateur John Hinds, de la Pensylvanie, était membre de notre association. Il nous a envoyé un chèque personnel.

M. Keyes: C'est combien?

M. Casey: Pour un membre du gouvernement, c'est 35\$.

M. Keyes: Nous vous avons remis une carte de membre.

Une voix: C'est la porte d'à côté pour les étudiants.

M. Casey: C'est exact. Si vous voulez vous réinscrire comme étudiant, nous vous donnerons un formulaire.

Nos membres appartiennent à tous les milieux, et il y en a qui sont des organismes publics, par exemple en Californie, au Texas et dans tous les États qui envisagent la mise en place d'un transport par chemin de fer à grande vitesse. Les commissions et les organes compétents qui s'occupent de la question sont membres de notre association. Nous devons faire preuve d'une grande impartialité dans nos projets et dans nos comportements.

M. Keyes: Est-ce qu'il y a des écologistes ou des verts qui font partie de votre association?

M. Casey: Je crois que oui. Nous avons uni nos efforts pour faire adopter la législation actuelle par le Congrès. La dernière fois, ils étaient de notre côté. Je ne sais plus s'ils sont membres ou non de notre association.

M. Keyes: Sur la feuille de vente de l'ouvrage «*Supertrains*», il y a un avant-propos de Tom Clancy. Excusez-moi mon ignorance, mais qui est Tom Clancy?

M. Casey: Il a écrit de nombreux ouvrages, et entre autres un livre dont on a tiré un film «*À la poursuite de l'Octobre rouge*». C'est un grand amateur des techniques de pointe, et qui adore par conséquent les trains à grande vitesse.

M. Keyes: Dans cet avant-propos, il déclare: «Que diriez-vous si quelqu'un inventait un nouveau mode de transport en quelque sorte magique qui soit à la fois sûr, efficace d'un point de vue énergétique et non dangereux pour l'environnement»? D'après ce que nous avons pu voir en Europe, les trains à grande vitesse, loin de se comparer à l'exemple que l'on vient de donner, posent en fait de grandes difficultés d'un point de vue de l'environnement puisqu'il a fallu envisager le passage dans de nombreux tunnels à grande vitesse pour des raisons écologiques. Le réseau de transport à grande vitesse soulève de nombreuses protestations de la part des particuliers et des organisations qui en subissent les dommages. Je suis cependant tout à fait d'accord avec votre exemple pour ce qui est de la réduction de la pollution.

M. Casey: Disons que c'est un moindre mal. L'impact est bien moins grand que la construction d'une nouvelle autoroute pour les raisons qu'a indiquées Bob. La largeur d'une nouvelle autoroute est considérable alors qu'un train à

[Text]

very narrow and can carry many more people on that narrow strip of land. If it is elevated on pylons, you can also have cows grazing underneath. They don't even notice the train going by.

• 1025

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, thank you very much for appearing before us. Your information is extremely valuable. I have a number of points I want to try to get answers to, so I am going to keep it tight. If you can keep it tight, then we might be able to get through all of them.

Looking at your map, there are in effect eight different groupings of potential high-speed rail. The major one is in the northeast, including the Canadian potential. How important is it that both countries, Canada and the U.S., adopt the same technology? Is it important at all? Specifically, in terms of the northeast, is it important there?

Mr. Casey: I will take a definite stand on this point. I think it is wrong and would be wrong and I would lobby against any government establishing a universal technology that must be used.

I believe Ontario and Quebec, California and Nevada, Ohio and so forth, all should have the right to adopt the technology that is best for their purse and for their geography.

Mr. Angus: Fair enough, but if we are going to have some interconnects—Quebec City, Montreal, Ottawa, Kingston, Toronto, Windsor, Detroit, Chicago, Minneapolis—is there not some logic of economies of scale of eliminating the confusion we are seeing in Germany and Belgium?

Mr. Pattison: I think that's very true. Take France, for instance. You can go from Paris to Lyons on their new track while you are on the old track out of Paris and old track into Lyons. You can go to the south of France and wherever on their existing railroad.

I think it is quite important you take this into consideration. I can see the connection between Detroit and Windsor being very important. If I lived in Chicago, I think it would be very nice. I could go to Detroit through a tunnel, over a bridge or whatever but I don't think through the existing Detroit River tunnel that CP/CN owns now; it used to be my company's. I think it is very important; I could visualize I could go from Detroit to Montreal.

Mr. Angus: Let us eliminate the train sets and let's talk about the electrical system. Should that be identical?

Mr. Pattison: It needs to be compatible to the point that you can change power and all types of power cycles and so forth. You need to be able to do that automatically on the locomotive. It is done now. It is done in Europe now.

Mr. Angus: Let me switch just very briefly to mag-lev. Mr. Pattison, you said it's going to be here. We agree, I think, it will be at least 20 years before it is available, proven and what have you. Should this part of Ontario-Quebec,

[Translation]

grande vitesse peut transporter bien plus de voyageurs dans un couloir très étroit. Si la voie est montée sur des pylônes, elle n'empêche pas les vaches de paître en dessous. Elles ne se rendent même pas compte que le train passe.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, je vous remercie beaucoup d'être venus aujourd'hui. Vous disposez d'une information extrêmement utile. J'aimerais avoir une réponse à un certain nombre de questions; je vais donc être bref. Si vous pouvez faire la même chose, nous pourrions peut-être passer à travers de toutes les questions.

Si je regarde votre carte, je constate qu'il y a en réalité huit secteurs différents où il serait possible d'instaurer un réseau de trains à grande vitesse. Le principal secteur se trouve dans le nord-est du pays, ce qui inclut le Canada. Dans quelle mesure est-il important que les deux pays, c'est-à-dire le Canada et les États-Unis, adoptent la même technologie? Est-ce important? Plus précisément, est-ce que c'est important pour le nord-est?

M. Casey: Je vais vous répondre très clairement. Je pense que ce serait une erreur d'imposer une technologie universelle, et je ferais d'ailleurs des pressions contre toute décision gouvernementale en ce sens.

Je pense que l'Ontario et le Québec, la Californie et le Nevada, l'Ohio et les autres états devraient tous avoir le droit d'adopter la technologie la meilleure en fonction de leur budget et de leur géographie.

M. Angus: C'est bien, mais si nous voulons permettre certaines correspondances, par exemple de Québec à Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, Windsor, Détroit, Chicago et Minneapolis, est-ce qu'il ne serait pas logique, pour des raisons d'économie d'échelle, d'éviter d'en arriver à la situation confuse qui règne actuellement en Allemagne et en Belgique?

M. Pattison: Je pense que c'est tout à fait vrai. Prenez la France, par exemple. On peut aller de Paris à Lyon sur la nouvelle voie ferrée, tout en roulant sur la vieille voie à la sortie de Paris et à l'entrée à Lyon. On peut desservir le sud de la France et d'autres endroits en utilisant les voies actuelles.

Je pense qu'il est très important de prendre cela en considération. D'après moi, la liaison entre Détroit et Windsor est très importante. Si j'habitais Chicago, je trouverais cela très utile. Je pourrais aller à Détroit en empruntant un tunnel ou un pont, par exemple, mais je ne pense pas que le tunnel actuel sous la rivière Détroit, qui appartient actuellement au CP/CN, puisse être utilisable; j'ai déjà travaillé pour cette compagnie. Je pense que c'est très important; je verrais très bien une liaison Détroit-Montréal.

M. Angus: Laissons de côté les types de trains et parlons plutôt de la propulsion électrique. Les systèmes devraient-ils être identiques?

M. Pattison: Ils devraient être compatibles de façon qu'il soit possible de changer de type d'alimentation, de type d'impulsion motrice et ainsi de suite. Il faut que cela se fasse automatiquement dans la locomotive même. Cela se fait déjà en Europe.

M. Angus: J'aimerais passer très brièvement au *Maglev*. Monsieur Pattison, vous avez dit que cette technologie s'en vient ici. Vous conviendrez je pense qu'il faudra au moins 20 ans avant qu'elle soit disponible et éprouvée. Faudrait-il en

[Texte]

Canada's feasibility study and its recommendation in terms of...? Assuming we go for it in the corridor, should we be ensuring there is sufficient space in that dedicated right of way to add mag-lev sometime down the road? Or would we be talking about a totally different routing or a totally different market?

Mr. Pattison: It depends. Look at Japan. Japan's first line was Tokyo to Osaka. It is at such a capacity now they are talking mag-lev on what I call the backside of Mount Fuji to go from Tokyo to Osaka. Their need for additional transportation is great enough that they can afford to or need to be able to afford mag-lev as well as steel wheels and steel rails.

I think in your country and my country, there are certain corridors. We are talking in the northeast corridor of some mag-lev serving the same cities of New York, Philadelphia, Baltimore and Washington and also still having Amtrak in the northeast corridor, with Amtrak or whoever operating their high-speed trains.

I don't know that you need to set aside additional property. If it is available, oh sure, but if it is available for a price that will not allow you to do steel wheels and steel rail, I say to do the steel wheel and steel rail now.

• 1030

Mr. Angus: In terms of the ownership and the operation of a future system, you are both very clear that it is going to have to be a public-private mix in some manner. Are there any examples in the States where the private sector is building infrastructure and the train sets, but the arrangement with Amtrak or whoever is that after the payback period, the assets revert to Amtrak?

Mr. Pattison: We haven't got that far yet.

Mr. Casey: Texas gave a 50-year franchise to a team headed by Morrison-Knudsen to build a TGV system there, a 50-year franchise with basically no strings attached. So it would be up to the team, Morrison-Knudsen and TGV, to either hire Amtrak to operate it or hire an airline to operate it or operate it themselves or set up another entity. It would be under state supervision, of course.

Mr. Angus: What happens at the end of the 50 years, though?

Mr. Casey: It reverts to the state. It would become owner.

Mr. Angus: Was that part of the condition of the state loan guarantees?

Mr. Casey: The state has not given them any kind of guarantees at all. It is completely private. However, the state law that created the commission and gave the authority for the franchise said there shall be no state funding, but local cities and so forth may fund. If they want a station, they maybe agree to build a station. Or federal funds would be available, or private funds. It doesn't matter, as long as it isn't state funds.

[Traduction]

tenir compte dans l'étude de faisabilité canadienne, celle de l'Ontario et du Québec, et dans les recommandations qui en découleront au sujet de...? Supposons que nous choisissons cette technologie pour le couloir en question, devrions-nous nous assurer qu'il y aura suffisamment d'espace dans l'emprise réservée aux trains à grande vitesse pour y ajouter le Maglev un peu plus tard? Ou devrait-on adopter un tracé tout à fait différent, et viser un marché également tout à fait différent?

M. Pattison: Tout dépend. Regardez ce qui se passe au Japon. La première liaison de ce genre s'est faite entre Tokyo et Osaka. Mais le trafic est à présent tel qu'il est question de construire une ligne Maglev de l'autre côté du Mont Fuji pour aller de Tokyo à Osaka. Les Japonais ont tellement besoin de liaisons supplémentaires qu'ils peuvent se permettre ou qu'ils doivent pouvoir se permettre le Maglev parallèlement aux systèmes rail-roue.

Chez-vous comme chez-moi, il y a certains couloirs qui s'y prêteraient. Par exemple, dans le corridor nord-est, il serait possible de desservir les villes de New York, Philadelphie, Baltimore et Washington grâce à un Maglev, tout en laissant Amtrak ou une autre société exploiter un train à grande vitesse.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de réserver des terres supplémentaires. Si c'est possible, ce serait certainement préférable, mais si c'est à un prix tellement élevé que vous ne pourriez pas vous permettre un système rail-roue, je vous conseillerais de construire pour le moment un système de ce genre.

M. Angus: En ce qui concerne la propriété et l'exploitation d'un futur réseau, vous avez dit très clairement que le financement devra, d'une façon ou d'une autre, venir à la fois du secteur public et du secteur privé. Y a-t-il des cas, aux États-Unis, où l'entreprise privée construit l'infrastructure et les trains, mais où, après la période de récupération, l'actif revient à Amtrak ou à une autre société?

M. Pattison: Nous n'en sommes pas encore là.

M. Casey: Le Texas a accordé une concession de 50 ans à une équipe dirigée par Morrison-Knudsen pour l'implantation d'un réseau de TGV; cette concession de 50 ans ne s'accompagne d'à peu près aucune exigence. C'est donc l'équipe de Morrison-Knudsen et de TGV qui devrait soit retenir Amtrak pour exploiter ce réseau, soit retenir une compagnie aérienne, soit l'exploiter elle-même, soit encore mettre sur pied une autre entité. Bien sûr, tout cela se ferait sous supervision de l'État.

M. Angus: Mais que se passera-t-il à la fin du délai de 50 ans?

M. Casey: Tout reviendra à l'État qui en sera le propriétaire.

M. Angus: Est-ce que c'était une des conditions des garanties de prêt consenties par l'État?

M. Casey: L'État n'a consenti aucune garantie. Ce projet est entièrement privé. Cependant, la loi de l'État qui a créé la commission et qui a autorisé l'octroi de la franchise précise que l'État ne fournira pas de fonds, mais que les municipalités et d'autres entités peuvent en fournir. Si elles veulent une gare, elles peuvent s'entendre pour en construire une. Il est également possible que le réseau bénéficie de fonds fédéraux ou privés. Cela n'a pas d'importance, tant qu'il ne s'agit pas de fonds de l'État.

[Text]

Mr. Angus: You indicated earlier that you felt Amtrak would end up running most of them in the States. In Canada the corridor is the most lucrative market for inter-city rail passenger. The fear is that if someone other than VIA gets the chance to operate the corridor high-speed rail, one of two things will happen. For the rest of the system, there will be further deterioration and/or a much higher level of subsidy in order to maintain it. Is part of the reason that Amtrak will become the operators because of that same fear, that the rest of their operations will be marginalized?

Mr. Pattison: I don't think so. I think the reason for going to Amtrak and asking if they would wish to operate it—not giving them any guarantees that they will—is that they are the most knowledgeable operators of high-speed passenger service.

This is not just because there is an Amtrak representative here, but Amtrak in our country has done a superb job of upgrading their railroads. They really only own the northeast corridor and not all of that—Washington to Boston—and some of it is owned by states. They have done a great job of improving, getting new equipment, upgrading their railroad. Right now they are looking to finish the electrification of New Haven to Boston. Right now they cover 70%—plus of their operating maintenance cost out of the fare box or out of their income. They say that by the year 2000 they are going to cover it all.

Mr. Angus: Is there any move in the States to begin the process of electrification of the non-passenger lines? Is there any spin-off to the high-speed rail concept?

Mr. Pattison: I would say that no, there isn't. There is very little emphasis on electrifying other parts of . . . projects, yes, but not—

Mr. Casey: Part of our legislative program this year was to help Amtrak get electrification in parts of the northeast corridor.

Mr. Angus: On page 5 of the summary of the various pieces of legislation, under high-speed ground transportation policy, the last one is "Promote American competitiveness in the market for high-speed ground transportation technologies". The list you gentlemen read out in the beginning was all non-American, with the exception of Bombardier, which has the North American licence for the technology. How realistic is this very good intent by Congress, or does it really mean that it's a matter of capturing the appropriate level of employment within the States for final assembly or even for some components?

[Translation]

M. Angus: vous avez dit tout à l'heure qu'Amtrak finira probablement par exploiter la plupart des lignes de train à grande vitesse aux États-Unis. Au Canada, le corridor constitue le marché le plus lucratif en ce qui concerne le transport interurbain des voyageurs. Certains craignent que, si une entreprise autre que VIA a la possibilité d'exploiter les services d'un train à grande vitesse dans ce couloir, ce sera de deux choses l'une: le reste du réseau va se détériorer davantage, ou alors, il faudra le subventionner encore plus pour le maintenir en vie. Est-ce une des raisons pour lesquelles Amtrak sera choisi pour exploiter ses services, à cause de la crainte que le reste de ces services ne deviennent marginaux?

M. Pattison: Je ne pense pas. Si l'on a demandé à la société Amtrak si elle était prête à exploiter ce service sans toutefois lui donner de garantie à ce sujet, j'ai l'impression que c'est parce qu'il s'agit de l'entreprise connaissant le mieux les services de transport voyageur à grande vitesse.

Ce n'est pas seulement parce qu'il y a un représentant d'Amtrak ici, mais je dois dire que chez-nous, Amtrak a fait un excellent travail dans l'amélioration des voies ferrées. En fait, elle n'est propriétaire que du couloir du nord-est, et même pas en totalité, seulement de Washington à Boston; il y a d'autres tronçons qui appartiennent aux États. Mais la compagnie a considérablement amélioré les voies; elle a acquis du matériel nouveau et a amélioré les voies ferrées. À l'heure actuelle, elle songe à terminer l'électrification entre New Haven et Boston. Pour le moment, plus de 70 p. 100 des frais d'exploitation et d'entretien sont couverts par les recettes provenant de diverses sources, notamment de la vente de billets. La compagnie affirme que, d'ici l'an 2000, elle pourra assumer la totalité de ses coûts.

M. Angus: Est-ce qu'on songe aux États-Unis à entreprendre l'électrification des lignes qui ne sont pas destinées au transport de voyageurs? Le concept de train à grande vitesse a-t-il des retombées dans ce secteur?

M. Pattison: Je dirais que non. On n'a pas beaucoup songé à l'électrification d'autres parties du . . . il y a des projets en ce sens, mais pas . . .

M. Casey: Le programme législatif de cette année visait notamment à aider Amtrak à procéder à l'électrification de certains tronçons du couloir du nord-est.

M. Angus: À la page 5 de votre résumé sur les diverses mesures législatives, à la rubrique de la politique relative au transport de surface à grande vitesse, votre dernière phrase porte sur la promotion de la compétitivité américaine sur le marché des technologies de transport de surface à grande vitesse. La liste que vous nous avez lue au début n'incluait que des entreprises étrangères, à l'exception de Bombardier, qui détient une licence nord-américaine pour cette technologie. Dans quelle mesure cette excellente intention du Congrès est-elle réaliste? Est-ce que cela signifie en réalité que vous voulez assurer des emplois suffisants aux États-Unis pour l'assemblage final ou même pour la construction de certains éléments?

[Texte]

[Traduction]

• 1035

Mr. Casey: I think you have an argument in the Congress right now between those who would develop an entire new system, which could take quite some time, and those who would say, let's pay the Germans or the French and so forth for a licence and build it in our state. You're going to see a double track for many years. That wasn't a play on words. It just came out.

You're going to see some systems built because they want to build them; they need them to relieve the pressure. On the other hand, you're going to see others waiting for American technology to be built. I think it's realistic, but it's not the whole story.

Mr. Pattison: I think one of the things in the mag-lev arena—our Doctors Powell and Danby were supposedly the fathers of superconductivity. Our government would not fund any additional studies 15 years ago, so the Japanese and the Germans picked up on that and they've run with it.

Our legislators say that we have to have a U.S. mag-lev technology. We just cannot go to what somebody took from us some time ago, because they had the money to do it. We have to develop our own U.S. mag-lev technology. Steel wheel, we still have enough knowledge in our country, but we're not going to reinvent the wheel. If the TGV fits or the ICE fits, we're going to find ways to build it in the U.S., maybe with their patents and their technology.

Mr. Angus: We're in the same dilemma.

Mr. Pattison: I'm sure, yes.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you.

The Chairman: Mr. Wilson.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I also would like to welcome Mr. Casey and Mr. Pattison to our committee. We appreciate your testimony. I have a couple of questions.

Mr. Casey, early on you made the statement that the more highways you build, the more automobile traffic you attract. I'm wondering if you could clarify what you meant by that statement, because it seems to me that there are only so many vehicles and only so many people. Do you mean that they're being attracted from other modes, or simply from less desirable arteries?

Mr. Casey: I would take a guess that it would be less desirable arteries, and more people travelling. The fact is, however, that when you build a new highway in the States, it soon becomes congested. All you have to do is look at the Los Angeles area and you'll see the greatest example of that.

M. Casey: Il y a, à l'heure actuelle, tout un débat au Congrès opposant ceux qui voudraient mettre au point un système entièrement nouveau—ce qui prendrait un certain temps—et ceux qui préféreraient payer les Allemands ou les Français, par exemple, pour obtenir une licence et construire le tout chez eux. Nous allons probablement suivre ces deux voies pendant encore bien des années. Ce jeu de mots n'était pas intentionnel. C'est sorti tout seul.

Dans certains cas, on construira des réseaux parce qu'on le voudra bien; ces réseaux sont nécessaires pour laisser sortir la vapeur. Par ailleurs, il y en a d'autres qui attendront que la technologie américaine soit construite. Je pense que c'est réaliste, mais tout ne se ramène pas à cela.

M. Pattison: Il y a une remarque que j'aimerais faire au sujet de toute la question du Maglev; apparemment, c'est à MM. Powell et Danby, tous deux Américains d'origine, qu'on doit la supraconductivité. Notre gouvernement n'a pas voulu financer d'étude supplémentaire à ce sujet il y a 15 ans, et ce sont donc les Japonais et les Allemands qui se sont emparés de cette découverte.

Nos législateurs disent que nous avons besoin d'une technologie américaine pour le Maglev. Nous ne pouvons pas nous contenter d'emprunter ce que quelqu'un nous a pris il y a quelques temps parce qu'il avait l'argent nécessaire pour mettre la technologie au point. Nous devons développer notre propre technologie du Maglev, ici aux États-Unis. Nous connaissons encore assez bien les systèmes rail-roue ici, mais nous n'allons pas réinventer la roue. Si le TGV fait notre affaire, ou l'ICE, nous allons trouver des moyens d'en construire aux États-Unis, peut-être avec la technologie étrangère brevetée.

M. Angus: Nous avons le même dilemme.

M. Pattison: Je n'en doute pas.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie.

Le président: Monsieur Wilson.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je voudrais, moi aussi, souhaiter la bienvenue à MM. Casey et Pattison. Votre témoignage est très intéressant. Je voudrais vous poser quelques questions.

Monsieur Casey, vous avez dit au début de votre déclaration que plus on construit d'autoroutes, plus on attire de circulation automobile. Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par là parce qu'il me semble que le nombre de véhicules et le nombre de personnes est limité. Voulez-vous dire que ce sont des gens qui délaissent d'autres moyens de transport, ou tout simplement des trajets moins intéressants.

M. Casey: Je dirais que c'est à la fois parce que les gens délaissent des trajets moins intéressants et parce qu'il y en a davantage qui voyagent. Toutefois, aux États-Unis, quand on construit une nouvelle autoroute, elle devient très vite congestionnée. On n'a qu'à regarder ce qui se passe dans la région de Los Angeles pour en avoir un bon exemple.

[Text]

Predictably, I guess you'd say, California, the automobile state, has now gone to a major train program. They have high-speed trains planned, they have regular-speed trains planned, they have commuter trains planned. They have invested quite a bit, or are investing quite a bit of money in this new program.

I think when you look at our country and you want to see the future, you look at California. I think what they're doing now the other states will be doing a few years later. They will be building many trains and systems in the rest of the country. But right now California has a major program under way. What is it, Bob? Do you know the size of the dollars?

Mr. Pattison: It's enormous.

Mr. Casey: It's in the billions; it's a lot of money.

Mr. Pattison: You look at a map of California and they draw all these lines that are mostly abandoned railroad rights of way or very little used rights of way.

Mr. Wilson: Or fault lines.

Mr. Pattison: I guess they cross those, or maybe go along them. It's an enormous project in California. Of course, being an engineering firm, we have a big presence in California. We are looking forward to that.

Mr. Wilson: The decision of high-speed rail involves looking ahead, I think, in every case, and making projections about population and congestion, and all of these things that you've mentioned. In all the places where high speed is being put in or contemplated, you have the congestion in the skies, congestion on the ground, all sorts of problems.

At the moment, I'm not sure that we in Canada have the degree of difficulty that justifies high speed. The question then is what about the future?

• 1040

My question to you concerns the United States experience. Is there something in the demographics in the United States that says the population, for example, in the northeast or in California is going to expand? What do those demographics say? Will it be more people and more people travelling?

Mr. Casey: It was very much the demographics. In our study in Pennsylvania, for example, there is a big increase in population and a much bigger increase in people travelling. Just as in the early 1960s, I believe, when the jet aircraft was introduced, a secretary in a company in Pittsburgh, Pennsylvania, would think of going on vacation maybe to Florida or something. Now they go over to Europe and ski. They take a winter vacation perhaps because this new mode made it possible.

You will find that the high-speed train will be successful because of induced ridership by people who otherwise wouldn't take the train. Take my example about the Erie Canal. People who wouldn't travel at all before started to

[Translation]

La Californie, l'État de l'automobile, a maintenant adopté un important programme de transport ferroviaire; je suppose que c'était prévisible. Il y a des projets de trains à grande vitesse, de trains ordinaires et de trains de banlieue. Les Californiens ont investi beaucoup d'argent dans ce nouveau programme et ils en investissent encore.

Si l'on veut connaître l'avenir de notre pays, il suffit de regarder ce qui se passe en Californie. Les autres États vont faire dans quelques années ce que la Californie fait déjà. Ils vont construire beaucoup de trains et beaucoup de réseaux dans le reste du pays. Mais à l'heure actuelle, la Californie a entrepris un vaste programme. Bob, savez-vous quel est l'envergure de ce programme, sur la plan financier?

M. Pattison: C'est énorme.

M. Casey: Il s'agit de milliards de dollars; c'est beaucoup d'argent.

M. Pattison: En Californie, les lignes sont construites la plupart du temps sur des emprises abandonnées ou très peu utilisées.

M. Wilson: Ou sur des lignes de faille.

M. Pattison: Je suppose qu'elle les traverse ou qu'elle les longe. Le projet californien est très ambitieux. Bien sûr, puisque notre entreprise s'occupe de génie, nous sommes très présents dans cet État. Ce projet nous intéresse beaucoup.

M. Wilson: La décision de construire un réseau de trains à grande vitesse exige qu'on fasse preuve d'anticipation, et qu'on fasse des projections sur la population, sur la congestion et sur tous les autres éléments que vous avez mentionnés. Partout où l'on implante le train à grande vitesse, c'est que les aéroports sont congestionnés, les routes sont congestionnées, et il y a toutes sortes de problèmes.

À l'heure actuelle, je ne suis pas certain que nous éprouvions, au Canada, des problèmes suffisants pour justifier un train à grande vitesse. Il faut donc se demander ce que nous réserve l'avenir.

Ma question porte sur l'expérience américaine. Y a-t-il, pour les États-Unis, des données démographiques selon lesquelles la population va augmenter, par exemple dans le nord-est ou en Californie? Que disent ces données? Y aura-t-il plus d'habitants, et plus de gens qui voyagent?

M. Casey: Les données démographiques sont entrées en ligne de compte dans une large mesure. Par exemple, dans l'étude que nous avons effectuée en Pennsylvanie, nous avons constaté une importante augmentation de la population, et une augmentation encore plus importante du nombre de voyageurs. Au début des années 1960, aux débuts de l'aviation commerciale à réaction, une secrétaire vivant à Pittsburg, en Pennsylvanie, aurait probablement pris ses vacances en Floride ou dans un endroit du genre, alors qu'à présent elle ira en Europe pour y faire du ski. Elle peut prendre des vacances d'hiver peut-être parce que ce nouveau moyen de transport le lui permet.

Vous allez vous rendre compte que le train à grande vitesse aura du succès parce qu'il incitera des gens à prendre le train, ce qu'ils n'auraient pas fait autrement. Prenez mon exemple du canal Érié. Des gens qui n'avaient jamais voyagé

[Texte]

travel. They built this whole string of cities, and the state prospered. I think someone quoted recently about highways. It's not the wealth of the state that built the highways; the highways built the wealth of the state. It's the same way with high-speed trains.

Transportation in general, gentlemen, creates commerce and creates wealth. It doesn't cost money in the long run; it creates wealth.

Mr. Wilson: Do the studies in the United States call for considerable population growth overall? I'm not familiar with your demographics.

Mr. Pattison: I'd say the answer is yes.

Mr. Casey: Yes, definitely.

Mr. Wilson: In Canada, the projections, if anything, are for a decrease in population unless there's considerably increased immigration from other countries. Something more than ideas are conceived on trains and elsewhere. I guess I have a little bit of trouble understanding where the additional congestion or the additional ridership potential would come from.

Mr. Pattison: More people are being more mobile.

Mr. Wilson: The same projections, of course, call for an ageing population so that there will be a bulge out in 25 years.

Mr. Pattison: As I get older, I ride the train from Washington to New York to my corporate headquarters rather than driving or rather than flying. I guess it's somewhat because of age. I just don't want to do that drive and I don't want that hassle of going out to the national airport or getting the shuttle up to La Guardia and the hustle of getting back in. I can sit down on that train and have breakfast, I can do some business, I can read the newspapers, and bang, I'm in New York in two and a half hours.

Mr. Wilson: You've partially answered the final question I was coming to, and that is the likelihood of that ageing population travelling more or choosing to travel by train as opposed to something else. I appreciate your position. Obviously, you're an executive and you're still at the desk. For you, time is money, and so on. Is the average retired person more likely to travel 10 or 20 years from now than today? Do they need to have high-speed train as opposed to an airplane? What is it about high-speed rail that would draw them? What is it about high-speed rail that would justify massive government involvement to basically replace an air mode?

Mr. Pattison: I think it is the convenience of doing it and with less hassle; the older you get, the more hassle bothers you.

Mr. Wilson: I've been noticing that myself.

Mr. Pattison: And you're not even getting close to old.

Mr. Angus: He just thinks he is.

Mr. Pattison: Oh, is that it?

[Traduction]

avant ont commencé à le faire. On a construit de nombreuses villes et l'État a prospéré. Je pense que quelqu'un a dit récemment, au sujet des autoroutes, que ce n'est pas grâce à la richesse de l'État que les autoroutes ont été construites, ce sont elles qui ont fait la richesse de l'État. C'est la même chose pour le train à grande vitesse.

Les transports en général, messieurs, créent du commerce et de la richesse. À long terme, ils ne coutent rien; ils créent de la richesse.

M. Wilson: Les études effectuées aux États-Unis prévoient-elles une croissance considérable de la population, pour l'ensemble du pays? Je ne connais pas votre situation démographique.

M. Pattison: Je dirais que oui.

M. Casey: Oui, tout à fait.

M. Wilson: Au Canada, on prévoit plutôt une baisse de population, à moins que l'immigration des autres pays n'augmente considérablement. Il n'y a pas seulement les idées qui sont conçues dans les trains et ailleurs. J'ai un peu de mal à comprendre d'où viendrait la congestion supplémentaire ou le nouveau bassin de voyageurs.

M. Pattison: Il y a plus de gens qui sont plus mobiles.

M. Wilson: Bien sûr, on prévoit aussi un vieillissement de la population, ce qui devrait entraîner une chute dans 25 ans.

M. Pattison: Maintenant que je vieillis, je préfère prendre le train de Washington à New York, pour me rendre au siège social de ma compagnie, plutôt que de conduire ou de prendre l'avion. Je suppose que c'est en partie attribuable à mon âge. Je ne veux tout simplement pas conduire, ni me donner la peine de me rendre à l'aéroport national, ou de prendre la navette jusqu'à La Guardia et de refaire la même chose au retour. Je peux m'asseoir à bord du train et prendre mon déjeuner, je peux m'occuper de mes affaires, lire le journal, et je suis à New York en deux heures et demi.

M. Wilson: Vous avez répondu en partie à la dernière question que je voulais vous poser, c'est-à-dire la possibilité que cette population vieillissante voyage davantage ou choisisse le train plutôt que les autres moyens de transport. Je comprends votre position. Bien sûr, vous êtes cadre et vous travaillez encore. Pour vous, le temps c'est de l'argent, et ainsi de suite. Mais le retraité moyen a-t-il plus de chances de voyager dans 10 ou 20 ans qu'aujourd'hui? Est-ce qu'il aura besoin du train à grande vitesse, plutôt que de l'avion? Qu'est-ce qui pourrait l'attirer dans le train à grande vitesse? Qu'est-ce qui pourrait justifier une participation massive du gouvernement pour, à toutes fins utiles, permettre au train à grande vitesse de remplacer l'avion?

M. Pattison: Je pense que c'est le côté pratique de ce mode de transport; plus on vieillit, plus on essaie d'éviter les embêtements.

M. Wilson: Je m'en suis rendu compte moi-même.

M. Pattison: Et vous êtes encore loin d'être vieux.

M. Angus: Il croit simplement l'être.

M. Pattison: Ah, vraiment?

[Text]

[Translation]

• 1045

I rode from Washington to Chicago for a conference. I took an overnight sleeper. I am from back in the days when we had some darn nice sleeper trains; this one was superb. I got a room. I did not get a roomette because, boy, I don't move around in those things so well any more. But I got a room. I had dinner in the diner—

Mr. Casey: Nothing could be finer.

Mr. Pattison: —with linen tablecloths, silverware, excellent steak, and a little wine with dinner as part of the ticket. We were in Chicago on time. I did the same thing coming back, and I am going to do it again when I have to go to Chicago and am able to do it. It's convenient, it's hassle-free. There are so many of those things that. . . I don't know, I guess they're important.

Mr. Casey: With all due respect to my chairman, those are not the reasons people ride trains. People ride trains because of speed. This has been proven conclusively in France and Japan and New York State. Perhaps our Amtrak friend would be able to tell you about that.

Whenever they increase the speed, they get a greater increase in ridership. No one really knows why. It's just that in this part of the world, we like to get places fast. I do, and I am sure most people are that way. Maybe a few people, such as Bob, on the upper spectrum. . .

Mr. Pattison: His question was when you get older, is it meaningful? I am saying oh yes.

Mr. Casey: But I believe speed is the main attraction, even though it's the safest form of travel. People get killed when airplanes fall down, but they don't get killed when a mag-lev falls three-quarters of an inch. Even so, despite the advantage of safety, we took a survey one time of eight reasons why people would like to have high-speed trains. Speed was at the top, safety was at the bottom. It is something that people don't think can happen to them.

Mr. Keyes: I would like just one quick supplementary to Bob's question. You mentioned that when the speed of the train increased, more passengers. . . we've heard from other witnesses that it's not necessarily the speed of the train but rather the time travel between cities. Is that what you mean?

Mr. Casey: That's correct, that's what I mean. I don't mean a train that at one point in its passage can reach a speed of 200 miles an hour for a minute.

Mr. Keyes: No one cares about that so much as how fast they're going to get from A to B.

Mr. Casey: No one cares about that. I'm talking about sustained speed or average speed.

Mr. Pattison: If I can go from Boston to New York in something less than the four and a half hours it takes me now, or if I can do it in three hours or two hours and thirty minutes, that always is going to beat the airlines.

J'ai pris le train de Washington à Chicago pour un congrès. J'ai voyagé en wagon-lits. À mon époque, nous avions de très beaux trains de nuit; celui-là était superbe. J'ai eu une chambre. Je n'ai pas pris de chambrette parce que je ne peux plus me déplacer très bien dans ces endroits. Mais j'ai pris une chambre. J'ai diné au wagon-restaurant. . .

M. Casey: Comme c'était élégant!

M. Pattison: . . . où j'ai eu, pour le prix du billet, des nappes en tissu, de l'argenterie, un excellent bifteck et un peu de vin pour accompagner mon repas. Et nous sommes arrivés à Chicago à temps. J'ai fait la même chose au retour, et je vais le refaire chaque fois que je devrai aller à Chicago, si c'est possible. C'est pratique et c'est facile. Il y a tellement de choses qui. . . Je ne sais pas, il me semble que c'est important.

M. Casey: Avec tout le respect que je dois à mon président, ce n'est pas pour ces raisons-là que les gens prennent le train. Ils prennent le train parce que ça va vite. Cela a été démontré sans l'ombre d'un doute en France, au Japon et dans l'État de New-York. Notre ami d'Amtrak pourrait peut-être nous en parler.

Quand on augmente la vitesse, on augmente la clientèle. Personne ne sait vraiment pourquoi. C'est simplement parce que, dans notre partie du monde, nous aimons nous déplacer rapidement. C'est mon cas, et je suis sûr que c'est la même chose pour la plupart des gens. Il y a peut-être quelques personnes comme Bob, en haut de l'échelle. . .

M. Pattison: Il m'a demandé si ces considérations avaient de l'importance quand on vieillissait. Je lui ai répondu que oui.

M. Casey: Mais je pense que c'est la vitesse qui constitue le principal attrait, même si c'est également le moyen de transport le plus sûr. Les passagers meurent quand leur avion s'écrase, mais pas quand un Maglev tombe de trois quarts de pouce. Et même à cela, malgré l'avantage de la sécurité, nous avons déjà effectué un sondage sur les huit raisons pour lesquelles les gens aimeraient avoir des trains à grande vitesse. La vitesse est arrivée en tête, et la sécurité en dernier. Les gens pensent toujours que les accidents n'arrivent qu'aux autres.

M. Keyes: J'aimerais simplement poser une brève question supplémentaire, pour compléter la question de Bob. Vous avez dit que, quand la vitesse du train augmente, plus de voyageurs. . . D'autres témoins nous ont dit que ce n'est pas nécessairement la vitesse du train qui compte, mais plutôt la durée du voyage entre deux villes. Est-ce que c'est ce que vous vouliez dire?

M. Casey: C'est exact, c'est ce que je voulais dire. Il importe peu qu'un train puisse atteindre une vitesse de 200 milles à l'heure pendant une minute.

M. Keyes: Personne ne se préoccupe de cela, mais bien du temps qu'il faut pour se rendre du point A au point B.

M. Casey: Personne ne s'en occupe. Je veux parler d'une vitesse soutenue ou moyenne.

M. Pattison: Si je peux aller de Boston à New-York en moins de quatre heures et demie, comme à l'heure actuelle, ou si je peux le faire en trois heures ou en deux heures et demie, ce sera toujours mieux que l'avion.

[Texte]

The Chairman: Mr. Casey from Pittsburgh and Mr. Pattison from Virginia, thank you ever so much for coming up here today and being with us. As members have pointed out, the testimony you have provided us with is valuable. We appreciate your enthusiasm.

You are certainly optimistic about getting on a high-speed train in this country five years from now, but we nonetheless will watch with a great deal of interest what develops in the U.S. Obviously, from the point of view of high-speed rail, there has been a lot more work done in that direction in your country than there has been in ours.

We appreciate that you both are very busy gentlemen. We apologize that you had to travel all that great distance for such a short period of time. By the same token, it has been very beneficial to us. We thank you very much.

Mr. Pattison: We look with great interest at what is happening in your country. It is very important to what happens in our country.

Mr. Casey: Mr. Chairman, I've enjoyed being here. I intend to come back on a vacation.

The Chairman: Good stuff. Have your secretary come to Canada for a skiing vacation next time rather than Europe, okay.

Mr. Pattison: I know you have a few golf courses here too.

Mr. Angus: Mr. Chairman, do you need a motion at some point this morning?

The Chairman: No.

• 1050

Now I will call our witness from Amtrak, Mr. Courtemanche, the senior director of productivity and business planning. Welcome, sir, to the committee's proceedings. Thank you very much for providing us with your time, and we look forward to hearing from you.

Mr. Edgar E. Courtemanche (Senior Director, Capital and Business Planning, Amtrak): Thank you. I am senior director of capital and business planning for Amtrak. My responsibilities include oversight of the corporation's capital investment program, its annual business action plan, as well as its program to eliminate its operating subsidy by the year 2000.

Amtrak operates the service that probably most closely approximates high-speed rail in North America, which is its Metroliner service between New York and Washington. As a result of a federal government grant in the late 1970s somewhat in excess of \$2 billion, Amtrak's Boston-to-Washington corridor was significantly upgraded, allowing us to provide service between New York and Washington under 3 hours consistently, with express train speeds as fast as 2 hours and 35 minutes.

[Traduction]

Le président: Monsieur Casey, de Pittsburgh, et Monsieur Pattison, de la Virginie, je vous remercie infiniment d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Comme l'ont souligné les membres du comité, le témoignage que vous nous avez présenté était très utile. Nous apprécions votre enthousiasme.

Vous semblez très optimistes quant à la possibilité que le train à grande vitesse soit implanté chez nous d'ici cinq ans, mais nous allons quand même suivre avec beaucoup d'intérêt ce qui va se passer aux États-Unis. De toute évidence, en ce qui concerne le train à grande vitesse, vous êtes rendus beaucoup plus loin chez vous que nous le sommes ici.

Nous comprenons que vous êtes tous deux très occupés. Nous sommes désolés que vous ayez dû venir d'aussi loin pour aussi peu longtemps. Mais cela nous a été très utile. Nous vous remercions beaucoup.

M. Pattison: Nous nous intéressons beaucoup à ce qui se passe chez vous. C'est très important pour notre pays également.

M. Casey: Monsieur le président, je suis très heureux d'être venu. J'ai l'intention de revenir en vacances.

Le président: Bravo. Et, s'il vous plaît, dites à votre secrétaire de venir faire du ski au Canada la prochaine fois, plutôt que d'aller en Europe.

M. Pattison: Je sais que vous avez quelques terrains de golf ici aussi.

M. Angus: Monsieur le président, avez-vous besoin d'une motion, ce matin?

Le président: Non.

Je veux maintenant inviter le porte-parole de Amtrak, M. Courtemanche, qui est directeur principal de la productivité et de la planification. Monsieur, je vous souhaite la bienvenue au comité. Je vous remercie beaucoup de nous consacrer votre temps, et nous avons hâte d'entendre votre témoignage.

M. Edgar E. Courtemanche (directeur principal, Planification des investissements et de l'exploitation, Amtrak): Merci. Je suis directeur principal de la planification des investissements et de l'exploitation pour Amtrak. Je suis chargé notamment de superviser le programme de dépense en immobilisations de la compagnie, son plan d'entreprise annuel, ainsi que son programme destiné à supprimer sa subvention à l'exploitation d'ici l'an 2000.

Amtrak exploite le service qui se rapproche probablement le plus du train à grande vitesse en Amérique du Nord, c'est-à-dire le service Metroliner entre New York et Washington. Grâce à une subvention de plus de 2 milliards de dollars du gouvernement fédéral, à la fin des années 70, le corridor Boston-Washington d'Amtrak a été considérablement amélioré, ce qui nous permet d'offrir la liaison New York-Washington en moins de trois heures, les rapides réussissant même à faire le trajet en 2 heures 35 minutes.

[Text]

As a result of that service, we have captured a 42% market share of the New York–Washington air–rail market. That is the largest share of any individual carrier, larger than any airline. It is also the largest market share, our researchers have told us, back to the time when Eastern Airlines established shuttle service in 1961.

On the north end of the line from New York to Boston, funding limitations in the northeast corridor improvement project originally forced the elimination of electrification; consequently, our best point-to-point time on the New York–Boston run is now 3 hours and 55 minutes. Nonetheless, that has enabled us to greatly improve the service we deliver.

I think it's important that the committee know that Amtrak's Metroliner service does recover its operating cost—what we call its long-term avoidable cost. Fares from the Metroliner service recover 187% of the operating cost of the Metroliner service. I understand that the numbers for the most current fiscal year, which are not final yet, are going to show an even further improvement on that, notwithstanding the state of our economy. The conventional services on the northeast corridor—the trains that make more stops and run somewhat slower—also do quite well. They recover 143% of their avoidable operating expense. The northeast corridor consequently contributes rather significantly to Amtrak's overall operating cost recovery of 79%.

Amtrak views its northeast corridor as a prototype for high-speed rail investments throughout the United States. Because we own the bulk of the northeast corridor, it is easiest for us to make experimental and other infrastructure and equipment investments, and carry on experiments on right of way that we own. We believe that the lessons we learn here will enable the Congress and the administration and the corporation to make similar investments elsewhere in the United States.

We support federal, state, local and private investment in high-speed rail, and have the goal of becoming the operator of high-speed rail systems in the United States.

Do you have any questions?

Mr. Keyes: Thanks, Mr. Courtemanche, for coming to our committee and welcoming the questions we are going to pose this morning.

As you mentioned, there was a modal shift from planes to the rail corridor. Do you have any reliable data that can be passed on to our committee that would indicate any modal shift from, say, the bus or car to rail?

Mr. Courtemanche: To the best of my knowledge, no year-to-year statistics exist in the United States on travel by bus and automobile. Our experience with surveying our own ridership with respect to their other travel preferences, more

[Translation]

Grâce à ces services, nous avons réussi à occuper 42 p. 100 du marché du transport aérien et ferroviaire entre New York et Washington. Et c'est une part plus importante que n'importe quel autre transporteur, y compris les lignes aériennes. C'est également la part du marché la plus importante, d'après nos chargés de recherche, depuis que Eastern Airlines a mis sur pied son service de navette en 1961.

Sur le tronçon nord de la ligne New York–Boston, les restrictions au financement du projet d'amélioration du corridor du nord-est nous ont obligés, à l'époque, à abandonner l'électrification; par conséquent, le mieux que nous puissions faire entre New York et Boston, c'est actuellement 3 heures 55 minutes. Néanmoins, cela nous a permis d'améliorer considérablement notre service.

Je pense qu'il est important que les membres du comité sachent ce que fait le service Metroliner d'Amtrak pour couvrir ses frais d'exploitation, ou ce que nous appelons ses coûts évitables à long terme. Les recettes provenant de la vente de billets pour le service Metroliner couvrent 187 p. 100 des coûts d'exploitation du service. Et on m'a dit que les données relatives à l'année financière en cours, qui ne sont pas encore tout à fait prêtes, vont montrer que cela s'est encore amélioré, malgré l'état de notre économie. Les services conventionnels dans le corridor du nord-est, assurés par des trains qui arrêtent plus fréquemment et qui roulent un peu moins vite, réussissent aussi assez bien. Ils récupèrent 143 p. 100 de leurs coûts d'exploitation évitables. Par conséquent, le corridor du nord-est contribue de façon assez importante au taux global de recouvrement des coûts d'exploitation pour l'ensemble du réseau d'Amtrak, qui s'établit à 79 p. 100.

Amtrak considère son corridor du nord-est comme un prototype d'investissement relatif au train à grande vitesse dans l'ensemble des États-Unis. Puisque nous sommes propriétaires de la majeure partie de ce corridor, il est plus facile, pour nous, d'y faire des investissements expérimentaux ou autres en ce qui concerne l'infrastructure et l'équipement et d'effectuer ces expériences sur une emprise qui nous appartient. Nous pensons que les leçons que nous tirerons de ces expériences permettront au Congrès, à l'administration et à la société, de faire des investissements semblables ailleurs aux États-Unis.

Nous estimons que le gouvernement fédéral, les États, les administrations locales et l'entreprise privée devraient investir dans le train à grande vitesse et nous espérons bien être choisis pour exploiter le réseau de train à grande vitesse aux États-Unis.

Avez-vous des questions?

M. Keyes: Monsieur Courtemanche, je vous remercie d'être venu nous rencontrer et de bien vouloir répondre aux questions que nous allons vous poser ce matin.

Comme vous l'avez mentionné, certains voyageurs ont délaissé l'avion pour le train, dans ce corridor. Avez-vous des données fiables que vous pourriez communiquer au comité sur le nombre de voyageurs qui abandonnent, par exemple, l'autocar ou la voiture pour le train?

M. Courtemanche: À ma connaissance, il n'existe pas de statistiques annuelles sur les voyages en autocar et en automobile aux États-Unis. Toutefois, d'après les sondages que nous avons effectués auprès de nos clients au sujet de

[Texte]

globally than the northeast corridor, suggests that there is little back-and-forth between rail and bus. We apparently appeal to different kinds of markets. There is a somewhat significant shift when good quality rail service is provided with respect to automobiles, but because there are no year-to-year statistics, to the best of my knowledge we cannot track a change the way we can with respect to air, where the FAA keeps point-to-point statistics on the principal city pairs in the United States.

• 1055

Mr. Keyes: I see, so there aren't any statistics to show many people travel from city to city in the United States in their cars, or what percentage of those car drivers or passengers have decided to give up the car and move to the train?

Mr. Courtemanche: To the best of my knowledge, no.

Mr. Keyes: It's the Canadian love affair with the car. Given the high percentage of automobile use we would certainly be interested in any statistics that showed a definite move away from the auto to the train, especially in the area we're interested in and that's the corridor.

Mr. Courtemanche: When I get back to Washington, I'll do a little further probing. If I can find something, I'd be happy to provide it.

Mr. Keyes: Thank you.

As you're already aware, if Canada decided to embark on a high-speed rail system it would mean electrifying the line. How many kilometres of your northeast corridor line is electrified?

Mr. Courtemanche: Currently, from New Haven, Connecticut to Washington, D.C. It would be somewhere around 300 miles, or in the excess of 400 kilometres.

Mr. Keyes: Do you have any idea what it cost to electrify that line?

Mr. Courtemanche: That electrification was done in stages as far back as 1917, with the most recent electrification being in the 1930's, so those statistics probably wouldn't be terribly meaningful right now. The proposed improvement program from New Haven to Boston, which includes electrification, is budgeted at about \$800 million for infrastructure improvements. The portion of electrification, however... we don't have a bid yet on electrification.

If I were to give you a figure it might be rather misleading, because in order to do electrification you have to do some other things. You have to modify your signal system to have an electrical detection system that is compatible with an electrified railway as opposed to a non-electrified railway. In many situations you also have to adjust clearances around bridges, which in many cases are 100 years old, either to raise the bridge or lower the track bed in order to fit the overhead

[Traduction]

leurs autres préférences en matière de voyage, non seulement dans le corridor du nord-est mais dans l'ensemble du pays, il semble qu'il y a assez peu d'échanges entre le train et l'autocar. Nous nous adressons apparemment à des marchés différents. On constate un transfert assez important de l'automobile au chemin de fer, quand le service ferroviaire est de bonne qualité, mais étant donné que nous n'avons pas de statistiques annuelles, nous ne pouvons pas, à ma connaissance, déterminer l'ampleur des changements comme nous pouvons le faire pour l'avion, étant donné que la FAA tient des statistiques sur les liaisons entre les principales liaisons aux États-Unis.

M. Keyes: Je vois; il n'y a donc pas de statistiques sur le nombre de personnes qui voyagent en voiture d'une ville à l'autre aux États-Unis ou sur le pourcentage des conducteurs ou des passagers de ces automobiles qui ont décidé de délaisser l'auto pour le train?

M. Courtemanche: Pas que je sache.

M. Keyes: C'est la grande histoire d'amour entre les Canadiens et l'automobile. Étant donné le pourcentage élevé d'utilisation de l'automobile, j'aimerais bien prendre connaissance de toute statistique démontrant que les gens délaissent vraiment l'auto pour le train, surtout dans la région qui nous intéresse, c'est-à-dire le corridor.

M. Courtemanche: Je fouillerai la question un peu plus à fond quand je serai de retour à Washington. Si je peux trouver quelque chose, je me ferai un plaisir de vous le faire parvenir.

M. Keyes: Merci.

Comme vous le savez déjà, si le Canada décidait de mettre en place un réseau de train à grande vitesse, il devrait électrifier ses lignes de chemin de fer. Combien de kilomètres de voies sont électrifiés dans votre corridor du nord-est?

M. Courtemanche: À l'heure actuelle, cela va de New Haven, au Connecticut, à Washington, D.C., soit environ 300 milles ou un peu plus de 400 kilomètres.

M. Keyes: Avez-vous une idée de ce qu'il en a coûté pour électrifier cette ligne?

M. Courtemanche: L'électrification s'est faite par étapes à compter de 1917; les travaux les plus récents ont été effectués au cours des années 30, de sorte que ces statistiques ne signifieraient probablement plus grand chose aujourd'hui. Mais le programme d'amélioration proposé entre New Haven et Boston, qui inclut l'électrification, devrait coûter environ 800 millions de dollars sur le chapitre des améliorations à l'infrastructure. Pour ce qui est de la portion consacrée à l'électrification, toutefois... Nous n'avons pas encore reçu d'offre pour l'électrification.

Si je vous donnais un chiffre, je risquerais de vous induire en erreur, parce qu'il faut faire certaines choses pour électrifier une ligne. Il faut modifier le système de signalisation pour que le système de détection électrique soit compatible avec les trains électrifiés. Dans bien des cas, il faut également ajuster la hauteur libre sous les ponts, lesquels sont parfois âgés de 100 ans, soit en surélevant le pont, soit en abaissant la voie afin que la caténaire puisse

[Text]

wire within the clearance under the bridge. So strictly quoting the cost of electrification would be a little misleading, but the total improvement program associated with electrification from New Haven to Boston is \$800 million.

Mr. Keyes: This figure of \$800 million, is it paid for in a split arrangement between the federal government and the states? What is the split on payment?

Mr. Courtemanche: I anticipate at this point that it'll be overwhelmingly federally funded.

Mr. Keyes: So the state doesn't...?

Mr. Courtemanche: Not significantly. The states are providing some station facility improvements but the basic improvement of the rail right of way is most likely to come from federal financing sources.

Mr. Keyes: Is this dedicated track or is it shared or...?

Mr. Courtemanche: The preponderance of traffic is Amtrak on some sections and in other places it is commuter. We do attempt as best we can to put high-speed trains on certain tracks with the concrete cross-ties and so forth, and keep the commuter trains on the outside, somewhat slower tracks, and we limit freight train operations to night-time primarily, but there aren't very many of those. But it is a shared right of way with preference being given to high-speed trains on certain tracks, to the extent practicality permits that.

Mr. Keyes: Is Amtrak prepared to continue to share the line with freight or would it just love to proceed with track dedicated solely to high-speed rail?

Mr. Courtemanche: We would certainly prefer a dedicated track, but as a practical matter in some situations... The only way Conrail and some other carriers can access certain shippers is over our right of way, so I think it would be impractical to exclude 100% of the freight from the existing right of way.

• 1100

Mr. Keyes: Which system did you choose for that northeast corridor? Which high-speed rail system did you... train set?

Mr. Courtemanche: We currently use AEM-7 Swedish-designed locomotives and Am Fleet cars built in the 1970s by the Budd Company, which has since gone out of business. For the higher-speed service, 150-mile-an-hour trains that we're looking at, we're evaluating the Swedish X-2000, the French TGV, as well as the German and Italian trains. So far, we have tentative arrangements to bring the X-2000 to the States for an experiment.

Mr. Keyes: Next to the Sprinter. We also have a decision to make. If high-speed rail is the way to go, there are different technologies that are presented to us. The difference in speed is one thing; one goes 250 kilometres an

[Translation]

passer sous le pont. Donc, il serait un peu trompeur de vous donner seulement le coût de l'électrification, mais je vous dirai que le budget total du programme d'amélioration associé à l'électrification de la ligne New Haven-Boston s'élève à 800 millions de dollars.

M. Keyes: Ces 800 millions seront-ils payés à la fois par le gouvernement fédéral et par les États? Comment ces frais vont-ils être partagés?

M. Courtemanche: J'ai l'impression, pour le moment, que ces fonds proviendront dans une très large mesure du gouvernement fédéral.

M. Keyes: Donc, l'État ne...?

M. Courtemanche: Pas vraiment. Les États contribuent à l'amélioration des gares, mais les coûts de l'amélioration des voies ferrées elles-mêmes seront probablement surtout couverts par le fédéral.

M. Keyes: S'agit-il de voies réservées, de voies partagées ou...?

M. Courtemanche: Sur certains tronçons, ce sont les trains d'Amtrak qui sont les plus nombreux, alors qu'ailleurs, ce sont les trains de banlieue. Nous tentons, dans la mesure du possible, de faire rouler les trains à grande vitesse sur des voies munies de traverses en béton, par exemple, et de garder les trains de banlieue sur les voies extérieures un peu plus lentes, ainsi que de concentrer les trains de marchandises surtout la nuit, même s'il n'y en a pas beaucoup. Mais il s'agit d'une emprise partagée, la préférence étant accordée aux trains à grande vitesse sur certaines voies, quand c'est possible.

M. Keyes: Amtrak est-elle prête à continuer à partager ces lignes avec les trains de marchandises? N'aimeraient-elles pas plutôt disposer de voies réservées exclusivement aux trains à grande vitesse?

M. Courtemanche: Nous préférierions certainement des voies réservées, mais dans certain cas, il s'agit d'une question pratique... La seule façon, pour Conrail et d'autres transporteurs, d'avoir accès à certains expéditeurs, c'est d'emprunter notre voie; je pense qu'il ne serait donc pas possible d'exclure la totalité du trafic de marchandises sur les emprises existantes.

M. Keyes: Quel système avez-vous choisi pour le corridor du nord-est? Et quel genre de train à grande vitesse... Quel genre de matériel?

M. Courtemanche: Nous nous servons actuellement de locomotives AEM-7 de conception suédoise, ainsi que de wagons Am Fleet construits dans les années 70 par la Compagnie Budd, qui n'est plus en affaires. Pour le service plus rapide, c'est-à-dire les trains roulant à 150 miles à l'heure, nous évaluons actuellement le X-2000 suédois, Le TGV français, ainsi que les trains allemands et italiens. Pour le moment, nous avons conclu une entente provisoire selon laquelle nous mettrions en service un train X-2000 aux États-Unis, à titre expérimental.

M. Keyes: Celui qui vient après le Sprinter. Nous aussi, nous avons une décision à prendre. Si nous adoptons le train à grande vitesse, nous aurons le choix entre diverses technologies. Il y a notamment une différence de vitesse; un

[Texte]

hour, the other goes 300 kilometres an hour plus. As one witness said to us, the traveller never asks how fast are we going to go; he asks how long is it going to take from A to B. That being the case, the TGV system, for example, is considerably more expensive than a Sprintor technology and the travel time varies within a half hour, maybe 45 minutes tops. In Amtrak's opinion, is it worth investing money in a more expensive train set for the difference of 30 minutes?

Mr. Courtemanche: Our experience shows that a city pair trip time of under three hours is a significant determinant in our ability to achieve market share.

It doesn't matter, particularly whether the train goes 100, 125 or 80 miles an hour. If the trip time between cities 200 or more miles distant is under three hours, we seem to be able to consistently improve our market share. If it does not, market share tends to be rather flat. It is not speed, it is the trip time that matters.

Mr. Angus: As long as it's under three hours, it doesn't matter how fast or what the trip time is?

Mr. Courtemanche: Yes, that's right.

Mr. Keyes: Given the experience you are going through and we may be about to go through, a decision had to be made along the way. Do we embark whole hog and go for a dedicated track? If Amtrak had to do it over again, would it have gone whole hog? Would it have created a dedicated track with a 300-kilometre-an-hour train? Or is it dealing with economic, environmental, and other reasons to upgrade track or share track, etc., to accommodate a faster train, as long as the trip time is under three hours?

Mr. Courtemanche: Our preference, of course, would be to have a dedicated right of way. The logistical and financial practicalities of the situation often dictate otherwise and, consequently, we pursue the under three hours. But I wouldn't want to suggest to the committee that we wouldn't prefer to have a dedicated right of way, if that were economically and environmentally and culturally feasible.

Mr. Keyes: So practicality won out over any kind of—

Mr. Courtemanche: It's a practical matter; \$2 billion didn't even rebuild the right of way that we had.

As I said, we had to cut the electrification program, a number of curve realignments and other things that we would like to have done. Two billion dollars seems like a great deal of money, but it doesn't go very far when you're building or rebuilding a railroad.

Mr. Keyes: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Courtemanche, thank you very much for coming up today and giving us the opportunity to question you about Amtrak's experience.

[Traduction]

de ces trains roule à 250 kilomètres-heure, est l'autre dépasse les 300 kilomètres-heure. Comme nous l'a dit un témoin, les voyageurs ne demandent jamais quelle sera la vitesse du train, mais combien de temps il faut pour se rendre du point A au point B. Par conséquent, le système TGV, par exemple, coûte considérablement plus cher que le Sprintor, mais la durée de voyage ne varie que d'une demi-heure voire de 45 minutes au plus. D'après Amtrak, est-ce qu'il vaut la peine d'investir dans un train plus coûteux pour obtenir cette différence de 30 minutes?

M. Courtemanche: D'après notre expérience, la possibilité de se rendre d'une ville à l'autre en moins de trois heures constitue un élément déterminant dans notre capacité de nous assurer une plus grande part du marché.

Il n'est pas très important que le train aille à 100, à 125 ou à 80 milles à l'heure. Si le voyage entre deux villes éloignées de 200 milles ou plus dure moins de trois heures, nous serons en mesure d'améliorer notre part de marché. Autrement, la part du marché n'évolue pas. Ce n'est pas la vitesse qui compte, mais la durée du voyage.

M. Angus: Tant que le voyage dure moins de trois heures, la vitesse ou la durée exacte ne comptent pas?

M. Courtemanche: Exactement.

M. Keyes: Si l'on songe à l'expérience que vous vivez actuellement, et que nous vivrons peut-être bientôt, il faut bien prendre une décision à un moment donné. Devons-nous aller jusqu'au bout et prévoir des voies réservées? Si la société Amtrak pouvait recommencer à zéro, est-ce qu'elle choisirait cette solution? Est-ce qu'elle aurait dû construire une voie réservée, pour un train roulant à 300 kilomètres-heure? Ou bien est-ce qu'il y a des raisons économiques, écologiques et autres qu'on améliore les voies existantes ou qu'on les partager, par exemple, de façon à pouvoir y faire rouler des trains plus rapides, tant que la durée du voyage demeure inférieure à trois heures?

M. Courtemanche: Nous préférierions bien sûr avoir des voies réservées. Mais pour des raisons d'organisation et de finance, nous devons souvent nous contenter de moins et, par conséquent, nous essayons de limiter nos trajets à moins de trois heures. Mais je ne voudrais surtout pas faire croire au comité que nous ne préférierions pas une voie réservée si c'était possible économiquement, écologiquement et culturellement.

M. Keyes: Donc, l'aspect pratique l'a emporté sur...

M. Courtemanche: Avec 2 milliards de dollars, nous n'avons même pas réussi à reconstruire la voie que nous avions.

Comme je l'ai dit, nous avons dû réduire notre programme d'électrification, abandonner un certain nombre de modifications des courbes et d'autres projets que nous aurions aimé entreprendre. Deux milliards de dollars, cela semble beaucoup d'argent, mais avec cette somme, on ne va pas très loin quand il s'agit de construire ou de reconstruire une voie ferrée.

M. Keyes: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Courtemanche, je vous remercie beaucoup d'être venu aujourd'hui et de nous avoir permis de vous poser des questions au sujet de l'expérience d'Amtrak.

[Text]

I want to go back to your opening comments, and I think I missed part of it. You have 42% of the market share between Washington and New York.

Mr. Courtemanche: In the Washington, New York City pair, we have a 42% share of the combined air-rail travel.

Mr. Angus: Air-rail, okay. Do you know what the shift was, from air to rail?

Mr. Courtemanche: You'd have to pick a point in time. I don't have the statistics with me. I just looked up the current market share and the fact that all the way back to the point in time at which the principal air competition was introduced in 1961, by Eastern Airlines, rail has never had a higher share.

• 1105

Mr. Angus: I want to go back over some of the questions that I asked the preceding witnesses, to get your view and Amtrak's view. Let's start with the technology.

In the northeast, which is the major interlinked system between both countries, how important is it that we—we being Canada and the U.S.—choose the same technology? Or is it just, as the witness before you said, as long as you can flick a switch when you cross the border to convert to the technology of the other side in terms of the electrical systems—is that all we need to do?

Mr. Courtemanche: Again, I'll speak from our experience. We have a type of locomotive known as AEM-7 designed in Sweden, built by General Motors, assembled by General Motors. That locomotive has the capability of switching automatically at speed from the older electrification system we have in the south, which is 12,000 volts, 25 hertz, to the metro north system, which is 12.5 kilovolts, 60 hertz, at speed, automatically. So the technology is proven.

Of course that comes at a price. A locomotive that changes voltages and frequencies on the fly automatically costs you more than a locomotive that just has to respond to one type of electric current. But our experience suggests that it's do-able.

Mr. Angus: So if both countries, at the very least, decide to accept as a rule of thumb that whatever technology we acquire or decide on, this should be a precondition.

Mr. Courtemanche: It would be very desirable if we did the same things to the extent that this high-speed service evolves over say a period of 50 years, since presumably it would all be electrified service, that there would be more transborder services than we have right now. It would be desirable if we use the same electrification, yes.

[Translation]

J'aimerais en revenir à vos déclarations préliminaires; je pense que j'en ai manqué une partie. Vous détenez 42 p. 100 du marché entre Washington et New York.

M. Courtemanche: Pour la liaison Washington-New York, nous détenons 42 p. 100 du marché des voyages par avion et par chemin de fer combinés.

M. Angus: Par avion et par chemin de fer, d'accord. Savez-vous quel est le pourcentage des voyageurs qui sont passés de l'avion au chemin de fer?

M. Courtemanche: Il faudrait poser la question pour un moment précis. Je n'ai pas de statistiques ici. J'ai simplement regardé quel était actuellement notre part du marché et j'ai noté tout particulièrement que cette part n'a jamais été plus élevée pour le chemin de fer depuis le moment où la principale liaison aérienne concurrente a été mise sur pied, par Eastern Airlines, en 1961.

M. Angus: Je voudrais revenir sur certaines des questions que j'ai posées aux témoins précédents, pour savoir ce que vous en pensez, et ce qu'Amtrak en pense. Commençons par la question de la technologie.

Dans le nord-est, où se trouvent les principales correspondances entre les réseaux des deux pays, jusqu'à quel point est-il important que nous, c'est-à-dire le Canada et les États-Unis, choissions la même technologie? Ou alors, comme l'a dit le témoin précédent, suffit-il de prévoir la possibilité, simplement en appuyant sur un bouton, de passer à la technologie adoptée de l'autre côté de la frontière, en ce qui concerne les systèmes électriques?

M. Courtemanche: Encore une fois, je vais vous répondre d'après notre propre expérience. Nous avons des locomotives de type AEM-7 conçues en Suède, et construites et assemblées par General Motors. Ces locomotives peuvent passer automatiquement, en pleine vitesse, de l'ancien système électrique que nous avons dans le sud, c'est-à-dire 12,000 volts et 25 hertz, au système que nous avons mis en place dans la zone urbanisée du nord, c'est-à-dire 12,5 kilovolts et 60 hertz; c'est possible automatiquement sans réduire la vitesse. Donc, c'est une technologie éprouvée.

Bien sûr, il faut en payer le prix. Une locomotive qui peut s'adapter à une tension et à une fréquence différente automatiquement, sans s'arrêter, coûte plus cher qu'une locomotive qui n'a à répondre qu'à un type de courant électrique. Mais notre expérience démontre que c'est faisable.

M. Angus: Donc, cela devrait être une condition préalable, à tout le moins, dans la décision que nos deux pays prendront sur la technologie que nous allons choisir ou acquérir.

M. Courtemanche: Il serait souhaitable que nous prenions les mêmes décisions dans la mesure où ce service de train à grande vitesse évoluera sur une période d'environ 50 ans, puisqu'il s'agirait probablement d'un service entièrement électrifié et qu'il devrait y avoir davantage de liaisons transfrontalières qu'à l'heure actuelle. Donc, il serait souhaitable que nous utilisions le même système d'électrification, effectivement.

[Texte]

Mr. Angus: In looking at the map, our terms of reference are Quebec City to Windsor, but I think we recognized early on that there are number of linkages into the States; we talked about Montreal-New York, we talked about Windsor on through past Chicago to Minneapolis. Has Amtrak done any marketing studies that would indicate to us what the potential cross-over ridership might be, either Americans coming into Canada or Canadians coming into the States, if high-speed rail went from Quebec City right through to Minneapolis or even just to Chicago?

Mr. Courtemanche: Amtrak's analysis of high-speed rail has been fairly limited. You may be aware, members of the committee, that for the decade of the eighties, to earn much of the prior administration, Amtrak fought an annual battle for its very existence—

Mr. Angus: At least you won though.

Mr. Courtemanche: Having spent our time on annual battles for survival, long-range planning didn't have much of a market. We have, in the last year and a half, since there seems to have been a moderate turn-about in opinion about our long-term value to the nation, spent more time on long-range planning. It has been focused, of course, first on the northeast corridor, because there was unfinished business: the electrification that was cut out of the first program.

We anticipate that we will be participants in a number of studies that are being conducted in many cases by state departments of transportation, but at the moment I would say that outside the northeast corridor our participation in studies has been necessarily sketchy.

Mr. Angus: Is it fair to say that any of the areas that are being examined for high-speed rail in the States are also prime markets or prime revenue generators for Amtrak?

Mr. Courtemanche: Currently, we serve the preponderance of places that are being talked about as potential high-speed corridors. We have what's known as the Chicago hub, which is the Chicago to Detroit, Milwaukee, St. Louis, and some other places there. We run a fairly high volume of service throughout. We're known as the California corridors. There are three of those. We run service between Seattle and Portland, and in the southeast and the State of Florida we have multiple frequencies of long-distance trains, where perhaps an emerging short-distance market is starting to appear.

Mr. Angus: What's the ramifications to Amtrak if somebody other than Amtrak ends up being the operator of any high-speed rail system in existing city pairs that Amtrak serves?

[Traduction]

M. Angus: Si je regarde la carte, notre mandat porte sur le corridor de Québec à Windsor, mais je pense que nous avons établi dès le départ qu'il y avait un certain nombre de liaisons possibles vers les États-Unis; nous avons parlé par exemple de Montréal-New York, ou de Windsor-Minneapolis en passant par Chicago. Amtrak a-t-elle effectué des études de marché qui pourraient nous donner une idée du nombre de voyageurs susceptibles de traverser la frontière, qu'il s'agisse d'Américains venant au Canada ou de Canadiens allant aux États-Unis, s'il y avait un train à grande vitesse entre Québec et Minneapolis, ou même seulement Chicago?

M. Courtemanche: Les analyses d'Amtrak au sujet du train à grande vitesse sont assez limitées. Les membres du comité savent peut-être que, pendant les années 80, pour pouvoir obtenir des fonds de l'administration précédente, Amtrak a dû se battre chaque année simplement pour survivre. . .

M. Angus: Vous avez gagné au moins.

M. Courtemanche: Puisque nous devons consacrer tout notre temps à ces batailles annuelles pour notre survie, nous n'avons pas pu faire beaucoup de planification à long terme. Mais au cours des 18 derniers mois, puisque l'opinion sur notre valeur à long terme pour la nation semble avoir changé quelque peu, nous avons consacré un peu plus de temps à la planification à long terme. Nous nous sommes attachés bien sûr, en premier, au corridor du nord-est, parce que notre travail n'est pas fini sur ce tronçon: l'électrification a été supprimée dans la première tranche du programme.

Nous prévoyons participer à un certain nombre d'études qu'effectue actuellement le ministère des Transports, dans divers États, mais pour le moment, à l'extérieur du corridor du nord-est, nous n'avons pas participé à beaucoup d'études à ce sujet.

M. Angus: Est-il juste de dire que tous les secteurs où l'on étudie la possibilité d'un service ferroviaire à grande vitesse aux États-Unis pourraient constituer des marchés privilégiés, ou d'excellentes sources de revenu pour Amtrak?

M. Courtemanche: À l'heure actuelle, nous desservons la majorité des lignes qui pourraient devenir des corridors à grande vitesse. Nous desservons ce qu'on appelle la plaque tournante de Chicago, c'est-à-dire de Chicago à Détroit, Milwaukee, St. Louis et quelques autres villes de la région. Nous assurons un service assez fréquent un peu partout. Nous desservons également les corridors californiens; il y en a trois. Nous offrons un service entre Seattle et Portland, nous offrons aussi des liaisons fréquentes sur de longues distances dans le sud-est et en Floride, où un nouveau marché sur petite distance semble vouloir apparaître.

M. Angus: Quelles seraient les conséquences pour Amtrak si quelqu'un d'autre était choisi pour exploiter un réseau ferroviaire à grande vitesse entre des paires de ville qu'Amtrak dessert actuellement?

[Text]

[Translation]

• 1110

Mr. Courtemanche: I think there is a mutual effect on both Amtrak and the operator. First of all, if an operator other than Amtrak were to take over some of these potentially more lucrative runs, our ability to earn a profit from those, as we can above the rail in the northeast corridor, is diminished and the resources to run the total national system are therefore somewhat diminished.

With respect to the individual independent operator and to Amtrak as well, you have to realize that rail and transportation lines feed one another. It's perhaps not as visible in a railroad context as with the airlines, because of their very visible hub-and-spoke systems, but we find that people do interconnect between our trains.

If you discontinue or segregate one train from the rest of the system you weaken the totality because the ability of one line to feed another is diminished, which takes away one increment of the amount of ridership from which each individual route can benefit. So I think it's desirable, inasmuch as VIA and Amtrak are both just one company. We represent an entire industry, but one that is not the size of the airline industry. To the extent that you start to break that up, I think you cause a reverse form of synergy that weakens the entire rail system.

Mr. Angus: In terms of Amtrak's experience with equipment and infrastructure, you indicated earlier that you have some lines that you owned. Does Amtrak own all its equipment or is some of it held on a lease-purchase arrangement with the manufacturer? Or are there deals like the Texas deal, where the equipment is completely privately owned, but goes to the state in 50 years time, once the lease has run out?

Mr. Courtemanche: We either own the equipment outright or hold some of it on complicated lease-back arrangements for tax purposes to minimize the cost we incur in acquiring new equipment.

Mr. Angus: But will that equipment ultimately become owned by Amtrak?

Mr. Courtemanche: Again, there are different agreements—

Mr. Angus: Or that's an option.

Mr. Courtemanche: —pertaining to different equipment. Typically, there is a buy-out option, but I can't say that option is true with regard to every class of equipment falling under this category.

Mr. Angus: Related to the financing of high-speed rail, everyone—with the odd exception—who has come before us or from whom we've heard in Europe says the private sector can't achieve financing by themselves, the public sector can't afford to do so by themselves, and that financing has to consist of a public and private mix.

Is one of the options we should be giving serious consideration to something like a modified Texas scenario, where public money is involved—perhaps loan guarantees, bridge financing, and approaches such as that—but, as part of

M. Courtemanche: Je crois qu'il y a un effet mutuel sur Amtrak et sur la société exploitante. Si une société exploitante autre qu'Amtrak devait prendre le contrôle de certains de ces trajets potentiellement plus lucratifs, nos possibilités de profit sur ces trajets seraient réduites, par rapport à celles que nous offre le corridor du nord-est, et nous aurions donc relativement moins de ressources pour gérer l'ensemble du réseau national.

Il faut bien comprendre que les réseaux ferroviaires et les autres services de transport s'alimentent les uns les autres, ce qui vaut aussi bien pour les exploitants indépendants que pour Amtrak. Ce n'est peut-être pas aussi évident dans le secteur du transport ferroviaire que dans celui du transport aérien, puisque les sociétés aériennes se sont dotées de centres de répartition du trafic bien connus, mais cela existe quand même dans le secteur ferroviaire.

Quand on abandonne un service ou quand un dissocie un train du reste du système, c'est tout le réseau que l'on affaiblit puisque cela réduit les possibilités d'alimentation mutuelle des services. Voilà pourquoi il me paraît souhaitable de préserver l'intégrité des sociétés existantes, comme VIA et Amtrak. Nous représentons toute l'industrie du transport ferroviaire, même si elle est moins importante que celle du transport aérien. Si on commence à morceler le système, cela ne peut que l'affaiblir, puisqu'on perdra les avantages de la synergie.

M. Angus: En ce qui concerne le matériel et l'infrastructure, vous avez dit plus tôt que la société Amtrak possède certaines de ses voies. Possède-t-elle cependant aussi tout son matériel ou en loue-t-elle une partie aux fabricants? A-t-elle aussi négocié des ententes comme celle qui existe au Texas, où le matériel appartient en totalité à une société privée, mais redeviendra propriété de l'État au bout de 50 ans, à l'expiration du bail?

M. Courtemanche: Certaines parties du matériel nous appartiennent en totalité, mais d'autres sont louées dans le cadre d'ententes compliquées de rétrocession, pour des raisons d'ordre fiscal, ce qui nous permet de minimiser nos besoins en capitaux.

M. Angus: Devenez-vous à terme propriétaire du matériel que vous louez?

M. Courtemanche: Cela dépend des ententes. . .

M. Angus: Est-ce une option?

M. Courtemanche: . . . négociées pour les différentes catégories de matériel. En règle générale, nous avons une option de rachat, mais elle ne s'applique pas à toutes les catégories de matériel que nous louons.

M. Angus: En ce qui concerne le financement des trains à grande vitesse, tous les témoins que nous avons entendus et tous les spécialistes que nous avons consultés en Europe—à de très rares exceptions près—affirment qu'il est impossible au secteur privé et au secteur public d'en assumer seuls la responsabilité, de manière individuelle, ce qui signifie que les deux secteurs devront contribuer aux investissements.

Croyez-vous qu'il vaudrait la peine d'envisager sérieusement un scénario comme celui du Texas, en prévoyant une participation des pouvoirs publics—éventuellement sous forme de garanties de prêts ou de prêts

[Texte]

the protection, if you like, for the public purse, so that there's not a free ride by the private sector forever, should we enter into some kind of arrangements where, regardless of the company or the technology chosen, they build the equipment and operate it or arrange for an operator, but in x number of years, after the financing is paid back, in effect, and they have the return on their investment, the equipment reverts to the state, in your case, or to the nation?

Mr. Courtemanche: Yes, that approach would seem to make sense to me. I can't say that I've analyzed that approach and I know Amtrak has not done so, but I certainly think any entity that puts money into the equipment ought to have an equity interest in some respect in the product that is produced in order to protect its investment. What form that equity interest would take depends on the construction of each individual deal.

M. Pronovost (Saint-Maurice): Monsieur Courtemanche, Amtrak représente pour nous un témoignage très important. Cependant, il y a une ou deux questions que j'aimerais vous voir éclaircir. Pour votre *Metro liner* entre New York et Washington, est-ce que vous avez réussi à attirer une clientèle d'affaires ou est-ce qu'il s'agit d'une clientèle générale? Quelle est la proportion de clientèle d'affaires et de clientèle à caractère régulier que vous avez attirée dans ce corridor, jusqu'à maintenant?

Mr. Courtemanche: The preponderance of the ridership is business people. I don't know the precise percentage, but I could look it up for you when I get back to Washington, if that percentage matters. Off the top of my head, I would probably say it's three to one, business to discretionary travel.

• 1115

M. Pronovost: Quelle est, pour Amtrak, l'importance des décisions qui vont être prises ici au Canada? Est-ce que c'est quelque chose qui vous laisse indifférent? Ou est-ce que le type de décisions que le gouvernement du Canada et les provinces vont prendre, au bout du compte, auront un intérêt marqué pour Amtrak par rapport aux services futurs que vous allez offrir aux États-Unis?

Mr. Courtemanche: I think the development of rail passenger transportation in the United States and Canada will become increasingly interdependent as the population grows and as trade between the two nations grows. Therefore, over a period of time, Amtrak would increasingly benefit, as would VIA Canada, from developing systems that are mutually related, where we can interconnect routes at such places as Niagara Falls and Sarnia and Windsor and so forth, as we do today. I think there are other opportunities in the far West, between Seattle and Vancouver, perchance.

M. Pronovost: Vous avez parlé tout à l'heure du train X-2000 et de l'essai que vous allez faire dans le corridor nord-ouest. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi vous avez choisi le X-2000? Et vous attendez-vous à ce que ce train roule aussi rapidement sur vos voies qu'il ne le fait actuellement en Suède?

[Traduction]

relais—mais en exigeant que le matériel redevienne propriété de l'État au bout d'un certain nombre d'années, c'est-à-dire après que les sociétés privées aient pu récupérer leur investissement, quelle que soit la technologie choisie ou le mode d'exploitation retenu?

M. Courtemanche: Je crois que ce serait une solution tout à fait cohérente. Je ne l'ai pas analysée en détail, et je sais que la société Amtrak ne l'a pas fait non plus, mais il me paraît tout à fait évident que les parties fournissant des capitaux pour financer le matériel devraient détenir aussi un droit de propriété, afin de protéger leur investissement. Quant à savoir la forme que pourrait prendre ce droit de propriété, cela dépendra de chaque entente qui sera négociée.

Mr. Pronovost (Saint-Maurice): Amtrak's testimony is very important for our Committee, Mr. Courtemanche. However, I would like to get one or two clarifications. First of all, I would like to know if the users of your metroliner, between New-York and Washington, are business persons or members of the general public. In other words, what is the proportion of business people and general customers of this service?

M. Courtemanche: La plupart des usagers de ce service sont des gens d'affaires. Je n'en connais pas le pourcentage exact, mais je pourrais essayer de l'obtenir lorsque je serai rentré à Washington, si cela vous intéresse. Je crois cependant pouvoir vous indiquer dès maintenant que nous avons sur ce trajet probablement trois fois plus de gens d'affaires que d'usagers du grand public.

Mr. Pronovost: I would like to know if the decisions that are going to be made in Canada are important for Amtrak or if that is something that leaves you relatively uninterested? Do you think that what is going to be decided by the government of Canada and by the provinces will have an effect on Amtrak, for its future services in the U.S.?

M. Courtemanche: Je crois que les services de transport ferroviaire de passagers aux États-Unis et au Canada vont devenir de plus en plus interdépendants, à mesure qu'augmente la population respective des deux pays et que se développent leurs échanges commerciaux. À terme, Amtrak et VIA Canada auront donc de plus en plus intérêt à coordonner leurs services, de façon à pouvoir établir des correspondances, par exemple, comme elles le font actuellement à Niagara, à Sarnia et à Windsor. À mon avis, il y aura d'autres possibilités d'interconnexions, par exemple entre Seattle et Vancouver.

Mr. Pronovost: You mentioned a while ago the X-2000 train for which you are going to conduct some trials in the northwestern corridor. Could you tell us why you selected the X-2000? Do you expect this train to be as fast, on your tracks, as in Sweden?

[Text]

Mr. Courtemanche: We chose the X-2000 as one experiment. The X-2000 is not necessarily the only train we will bring here for a test. We chose it because of its tilt mechanism, which enables it to travel around curves at a faster speed than does a conventional non-tilt train.

The north end of the northeast corridor, from New York to Boston, is extremely curvy. It reminds me of a railroad in West Virginia going through the mountains. It's this curvy because it was built before 1850, along the shoreline. It follows the shore up and down all the inlets and across a variety of drawbridges.

Practically speaking, it's going to be very difficult to straighten out that railroad. There are some options to do some things, but they will be very expensive. If the tilt technology works, we can avoid the cost of straightening the railroad provided that the tilt mechanism, together with other improvements, such as electrification, may give us a trip time of under three hours.

M. Pronovost: Vous parlez de l'utilisation que vous voulez faire du X-2000, étant donné certaines lignes qui comportent des courbes prononcées. Dans le cas d'un trajet où il y a très peu de courbes prononcées d'une voie, est-ce que, à ce moment-là, le X-2000 représenterait moins d'intérêt pour Amtrak?

Mr. Courtemanche: Yes, obviously the tilt mechanism is of no value on straight-tangent track. For other lines, I would say that it would be of somewhat less interest. By the same token, it's a very attractive train. It certainly would run very acceptably on tangent track. We would not exclude it anywhere; however, its unique attractiveness at the moment is the characteristic of the railroad between New York and Boston.

M. Pronovost: Si je vous ai bien compris, vous avez dit que vous aviez l'intention de tester d'autres trains que le X-2000. Est-ce que les décisions sont prises dans ce sens? Quels trains avez-vous l'intention de tester dans votre corridor?

Mr. Courtemanche: No decisions have been made. Our board of directors has looked at trains in France, the TGV in Italy and Germany; in addition, the X-2000 was shown to them in Sweden.

M. Pronovost: Je vous remercie beaucoup, monsieur Courtemanche. Merci, monsieur le président.

The Chairman: Are you familiar at all with the TGV proposal in Texas?

Mr. Courtemanche: No, not in any detail; I am aware of only what I read in the newspapers.

The Chairman: Do you have any familiarity with the two proposals we are faced with in this country, the ABB and the TGV, in the Quebec-Windsor corridor?

Mr. Courtemanche: I have read brief synopses of both.

• 1120

The Chairman: You mentioned earlier in your testimony that you felt that anything under 3 hours was incentive enough to bring people over to rail. Is there any relationship to a further reduction? For example, we are faced with two

[Translation]

M. Courtemanche: Nous avons décidé de faire des essais avec le train X-2000, mais ce n'est pas nécessairement le seul avec lequel nous en ferons. Nous l'avons choisi parce qu'il a un mécanisme de bascule qui lui permet de circuler dans les courbes plus rapidement que les trains conventionnels.

L'extrémité nord du corridor du nord-est, de New York à Boston, comprend beaucoup de courbes. C'est un peu comme la voie qui traverse les montagnes en Virginie de l'Ouest. Cela s'explique parce que la voie du nord-est a été construite avant 1850, le long de la côte. Autrement dit, c'est une voie qui suit d'assez la côte, et on y trouve beaucoup de ponts-levis au-dessus du bras de mer.

Sur le plan pratique, il serait très difficile d'éliminer certaines de ces courbes, et cela coûterait parfois très cher. Si le train à bascule s'avère efficace, les travaux que nous devons faire pour améliorer la voie ne seront pas aussi coûteux et nous pourrions peut-être ramener la durée totale du trajet à moins de trois heures, grâce à d'autres améliorations, par exemple en électrifiant la ligne.

Mr. Pronovost: Since you are conducting some trials with the X-2000 on a line that is extremely curvy, do you think that this train would be of less interest for Amtrak on lines that do not have nearly as many curves?

M. Courtemanche: Évidemment, le train à bascule est moins intéressant sur les voies qui sont beaucoup plus droites. Cela dit, c'est quand même un train qui présente beaucoup d'avantages et qui pourrait être exploité de manière tout à fait acceptable sur des voies plus rectilignes. Nous n'en excluons donc pas l'exploitation ailleurs, mais il est incontestable qu'il offre des atouts particuliers sur la voie New York-Boston.

Mr. Pronovost: If I understand correctly, you also intend to conduct some trials with other trains than the X-2000. What have you decided about that? Which trains do you intend to try in that corridor?

M. Courtemanche: Nous n'avons encore pris aucune décision à ce sujet. Notre conseil d'administration a examiné le TGV français, et les trains rapides utilisés en Italie et en Allemagne, ainsi que le X-2000, en Suède.

Mr. Pronovost: Thank you very much, Mr. Chairman.

Le président: Connaissez-vous les détails du projet de TGV au Texas?

M. Courtemanche: Non, je n'en sais que ce que j'ai lu dans les journaux.

Le président: Connaissez-vous les deux systèmes dont on parle actuellement au Canada, les systèmes ABB et TGV, pour le corridor Québec-Windsor?

M. Courtemanche: J'ai lu de brefs documents à ce sujet.

Le président: Vous avez dit tout à l'heure que réduire la durée des trajets à moins de trois heures serait suffisant pour inciter bon nombre de voyageurs à réutiliser le train. Quelle serait cependant l'avantage de réduire encore plus la durée

[Texte]

technologies, one that says it can travel between Montreal and Toronto via Ottawa in three hours, the second one in two and a half hours. Do you think that would make a significant difference to attracting ridership?

Mr. Courtemanche: Let me answer this way. With an experimental express Metroliner that we operate between New York and Washington, we have found that making only one or two as opposed to the typical five stops has enabled us to get a further increment of ridership. Yes, there is a benefit to getting further below the token, say, two hours and 59 minutes, where you can say you are under three hours.

You would have to conduct an economic analysis to see whether the amount of incremental ridership that would accrue to VIA if you got to two-and-a-half-hour service as opposed to three-hour service would be worth the incremental investment. That's not something I feel comfortable answering off the top of my head. I will tell you that you will get more ridership at two hours and thirty minutes than you will at three hours. There is something psychological about under three hours. That's based on twenty years of experience with us. For a period of time during the northeast corridor project, Metroliner service ran as slow as three hours and twenty minutes and we lost an enormous amount of ridership. They just went away.

Mr. Angus: How much would that three-hour mythology relate to the fact that it tends to be three hours downtown-to-downtown by plane?

Mr. Courtemanche: I think so. When you go out to the airport, you go through check-in with baggage and have personal inspection for weapons and what have you. You spend an enormous amount of time getting on and off an airline. Furthermore, it's not productive time. You're constantly being interrupted, whereas you can just walk on the train and sit down; there are minimal check-in requirements. You can sit and use much of that three hours to do something. On an airplane you have maybe one hour out of the three hours. So it's much more productive time on the train.

As well, there is the perception that downtown-to-downtown is equal. A newspaper in Washington some time ago ran an experiment. They sent three reporters, one by each of the two air shuttles and one by Amtrak, and it was a dead heat. Now, that was one day. It depends on the weather—

Mr. Angus: It was probably a good day for air.

Mr. Keyes: What was the price comparison, though?

Mr. Courtemanche: Amtrak is less expensive than the air shuttles, probably about two-thirds of the cost. Notwithstanding that, as I said, we recover almost double in revenues what we expend in operating expense for those trains.

[Traduction]

des trajets? Par exemple, pour le trajet Montréal-Toronto, en passant par Ottawa, nous avons actuellement un groupe qui propose une technologie ramenant la durée du trajet à trois heures, et un autre à deux heures et demi. Croyez-vous que cette différence permettrait d'attirer un plus grand nombre de voyageurs?

M. Courtemanche: Je vais vous répondre en évoquant les essais que nous avons faits avec le Métroliner express entre New York et Washington. Dans ce cas, nous avons constaté que faire seulement un ou deux arrêts, par rapport aux cinq arrêts typiques, permettait d'augmenter encore plus notre clientèle. Il y a donc manifestement un avantage à réduire considérablement la durée des trajets et à ne pas rester à deux heures 59 minutes, pour tomber juste en dessous de trois heures.

Je crois qu'il vaudrait la peine de faire une étude économique pour essayer de mesurer le surcroît de clientèle que Via pourrait attirer en passant à deux heures et demi plutôt que trois heures. Je ne peux pas vous donner de chiffres exacts, mais je n'hésite pas à vous dire que vous attirerez plus de voyageurs avec deux heures 30 qu'avec trois heures. Vos 20 années d'expérience nous ont montré que trois heures représentent une sorte de limite psychologique pour beaucoup de voyageurs. A une certaine époque, le service Métroliner dans le corridor du nord-est prenait trois heures et 20 minutes, ce qui nous a fait perdre une quantité énorme d'usagers. Ils nous ont tout simplement abandonnés.

M. Angus: Cette limite de trois heures est-elle reliée au fait que c'est la durée totale du trajet par avion, de centre-ville à centre-ville?

M. Courtemanche: Je le pense. Quand on prend l'avion, on passe beaucoup de temps pour se rendre à l'aéroport, pour enregistrer ses bagages et pour passer les points de contrôle. Or, tout ce temps est perdu, il n'est pas du tout productif et on est constamment interrompu. En revanche, quand on prend le train, il suffit d'aller à la gare et de monter dans le wagon, il y a fort peu de procédures de contrôle. Cela signifie que les trois heures de trajet peuvent être utilisées de manière productive. Quand vous prenez l'avion, vous n'avez probablement qu'une heure de temps productif sur trois heures de trajet.

En outre, la population a aujourd'hui l'impression que la durée du trajet est exactement la même entre les deux modes de transport, de centre-ville à centre-ville. Il y a quelque temps, un journal de Washington a voulu faire une expérience en faisant faire le trajet par trois de ses journalistes, l'un utilisant Amtrak et les deux autres les deux navettes aériennes. Les trois ont mis exactement le même temps pour faire leur trajet. Évidemment, le résultat ne serait pas nécessairement le même s'il y avait une tempête. . .

M. Angus: C'était probablement une très bonne journée pour voyager par avion.

M. Keyes: Quelle était la comparaison sur le plan des tarifs?

M. Courtemanche: Le billet d'Amtrak coûte environ les deux tiers du billet d'avion. En outre, comme je l'ai dit, ces trains produisent des recettes qui sont presque le double des frais d'exploitation.

[Text]

I might answer a question that you asked the previous witness earlier about electrification elsewhere in the United States. By happenstance, just before I came down I was asked by our government affairs vice-president if we had some money to contribute to a joint study of freight railroads and commuter authorities and state and local governments in California toward possible electrification of the principal freight and passenger corridors in that state. So there's some interest in electrification in California. That's all I can tell you about it. He wanted to know if I had money for that and I told him I did.

Mr. Angus: There is an eleven-year-old study that came out of the Institute of Guided Ground Transport in Kingston. It's eleven years old, but it did the quantification for Canada. You might want to get in touch with them to see if they have an update. That may help you.

Mr. Courtemanche: Okay. Thank you.

The Chairman: I don't know how much this might interest you, but it's a bit of trivia to take back home. With the estimates we have, reducing the travel time from three hours to two hours and thirty minutes on the length of line that we're talking about is worth something in the vicinity of \$110 million a minute. Whether or not that's worthwhile is of some interest.

• 1125

Thank you very much, sir, for being with us today. Unfortunately, the time is very limited, and we could chat with you about your experiences with Amtrak and our interest in VIA, diverging, I'm sure, from the central theme of high-speed rail for a good many hours. We don't have that luxury.

Mr. Courtemanche: I understand. As a matter of interest I didn't know precisely what you might want to know. I brought some reports and material along that perhaps I could give to Mr. Toupin for the committee and staff.

The Chairman: We appreciate that very much. As your two fellow countrymen who preceded you, we know you're a very busy individual and we apologize for taking so much of your time for such a short duration in front of the committee. It's been very helpful.

Mr. Courtemanche: It's been a pleasure for me. Seeing your Parliament Buildings last night about midnight is one of the most beautiful sights I have ever seen. It made the whole trip worthwhile.

The Chairman: We'll take a two-minute break and then we'll proceed with our next witnesses.

• 1128

[Translation]

Si vous me le permettez, je voudrais répondre à une question que vous avez posée à un autre témoin, tout à l'heure, au sujet de l'électrification des lignes ailleurs aux États-Unis. Juste avant de venir ici, notre vice-président des affaires gouvernementales m'a demandé si nous pouvions investir des fonds dans une étude conjointe que réaliseraient les sociétés de transport ferroviaire des marchandises, les agences publiques de transport de banlieue, les autorités locales et le gouvernement de l'État de la Californie sur l'électrification des principaux corridors de transport de marchandises et de passagers dans cet État. Je le mentionne simplement pour vous montrer que l'électrification du réseau suscite un certain intérêt en Californie. Pour votre information, j'ai répondu à mon vice-président que nous pouvions contribuer à cette étude.

M. Angus: Il y a 11 ans, le Institute of Guided Ground Transport, de Kingston, a produit une étude à ce sujet. Vous pourriez peut-être lui demander si l'on a actualisé les chiffres, car cela pourrait vous être utile.

M. Courtemanche: Merci.

Le président: Je vais vous donner un chiffre qui pourra peut-être vous intéresser. Selon les estimations qui nous ont été fournies, sur le trajet dont nous parlons au Canada, ramener la durée des voyages de trois heures à deux heures et demi vaudrait quelque chose comme 110 millions de dollars la minute. Cela peut peut-être vous intéresser.

Merci beaucoup d'être venu témoigner devant notre comité. Je suis sûr que nous aurions pu discuter longuement des activités respectives de Amtrak et de Via, ce qui n'est pas tout à fait relié au problème central du train à grande vitesse, mais nous n'en avons, hélas, pas le temps.

M. Courtemanche: Je comprends. De fait, comme je ne savais pas très bien de quoi vous voudriez parler, j'ai apporté avec moi certains documents qui pourraient vous être utiles. Si vous le souhaitez, je peux les remettre à M. Toupin.

Le président: Je vous en suis très reconnaissant. Je sais que vous êtes une personne très occupée, comme vos deux concitoyens qui vous ont précédé, et il est regrettable que nous ne puissions vous interroger plus longtemps, alors que vous avez dû consacrer tellement de temps pour vous présenter devant le comité. Cela dit, votre témoignage nous sera très utile.

M. Courtemanche: J'ai été très heureux de venir à Ottawa. Je dois vous dire que le seul fait d'avoir vu les édifices du Parlement, hier soir, autour de minuit, spectacle extraordinaire, aurait suffi à justifier mon voyage.

Le président: Nous allons faire une pause de deux minutes avant d'accueillir les témoins suivants.

• 1134

Le président: À l'ordre!

The Chairman: Order, please.

[Texte]

Nous entendons maintenant le maire Jean Doré de la ville de Montréal, accompagné de M. Denis de Belleval.

• 1135

Bonjour messieurs et bienvenue au Comité des transports. Madame Jacquelin Holzman d'Ottawa, sera là dans un moment.

We understand that you do not have a formal presentation, but we will begin the proceedings. Your colleague I think is now arriving.

Welcome, Mayor Holzman. We are just beginning the proceedings. I have suggested to your colleagues, or was in the process of suggesting to your colleagues, that we begin the proceedings. If you would like to make brief introductory comments, then I will ask my committee members for questions and comments.

His Worship Mayor Jean Doré (City of Montreal): Thank you, Mr. Chairman.

Si vous me permettez, je vais peut-être faire une petite introduction en français.

Vous avez dit que madame ma collègue, la mairesse d'Ottawa, m'accompagne ce matin. J'ai conçu cette rencontre, avec le relatif peu de temps que nous avons pour la préparer, comme un échange entre les représentants des maires du corridor Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, London, Windsor et là-dessus, je vais laisser le soin à ma collègue d'Ottawa de faire état des préoccupations de nos collègues ontariens.

Je vais simplement, au nom de mes collègues, car c'est comme cela que je vois mon intervention, rappeler des positions qui sont déjà connues, et des membres du Comité, et du gouvernement, et de nos gouvernements provinciaux, et de la Commission royale d'enquête.

Depuis 1989, si j'exclus les rencontres avec les ministres des Transports, et avec un certain nombre de maires du corridor venus à titre individuel ou en groupe, on a dû présenter au moins, à ma connaissance, cinq ou six mémoires, soit à titre individuel, soit au nom des membres de la coalition. D'abord, devant votre propre Comité sur les coupures de VIA Rail et l'alternative d'un train à haute vitesse devant être étudiée de façon, selon nous, pressante en 1989; après coup, devant le comité Carmen Bujold du gouvernement du Québec et de l'Ontario, à titre de maire de Montréal, à Montréal, à titre de représentant des maires de la coalition à Hull, devant la Commission royale d'enquête. . . Bref! Tous ces documents sont, je pense, connus probablement des membres du Comité. J'en ai ici des copies.

Ce que je vais tenter de faire, c'est dire qu'aux arguments qu'on a déjà donnés, qui militent en faveur d'un choix technologique d'un train à haute vitesse, donc du transport des personnes par le rail à haute vitesse, à tous les arguments qu'on a déjà donnés sur les avantages et l'importance de cela, dis-je, j'ajouterais ce matin simplement une remarque qui est, quant à moi, le sentiment d'urgence.

La situation économique qui prévaut actuellement, aussi bien en Ontario qu'au Québec, à mon point de vue, milite encore davantage pour le choix de l'investissement que nous devons consentir comme collectivité. Non seulement il s'agit

[Traduction]

Our next witnesses are Mr. Jean Doré, mayor of Montreal, and Mr. Denis de Belleval.

Good morning, gentlemen, and welcome before the Transport Committee. Mrs. Jacquelin Holzman, mayor of Ottawa, will be here in a moment.

Je crois comprendre que vous n'avez pas d'exposé préliminaire, ce qui signifie que nous allons tout de suite ouvrir la période des questions. Je vois que votre collègue vient d'arriver.

Bienvenue, madame Holzman. Nous venons juste de commencer. Si vous souhaitez faire quelques remarques préliminaires, je vous donne tout de suite la parole, après quoi nous passerons aux questions.

Son honneur le maire Jean Doré (ville de Montréal): Merci, monsieur le président.

With your indulgence, I will make a few comments in French.

As you said, I appear before your committee with my colleague, the mayor of Ottawa. Even though we had very little time to prepare for this meeting, I thought it might be worthwhile for the committee to have an exchange of views with the mayors of the cities of the corridor, which are Quebec, Montreal, Ottawa, Toronto, London and Windsor. My colleague from Ottawa will deal with the concerns of the Ontario mayors.

As far as I am concerned, I only want to express once again our positions to the members of the committee, to the federal government, to the provincial governments and to the Royal Commission.

Excluding meetings we had with the Ministers of Transport and with various mayors of the corridor, individually or collectively, I am sure that, since 1989, we must have provided at least five or six briefs on this issue. First, we appeared before your committee about the service cuts by VIA Rail and also about the option of a high-speed train, which we already thought, in 1989, should be urgently considered. After that, I appeared before the Carmen Bujold committee, of the Quebec and Ontario governments, as mayor of Montreal, then I appeared before the Royal Commission, in Hull, on behalf of the mayors of the coalition, and so on. I am sure you've had the opportunity to get copies of those briefs but, if you did not, I have some copies with me.

I do not intend to repeat all the argument that have been provided to justify the technological choice of the high-speed train for passenger transportation. I only wish, this morning, to underline the urgency of coming to a decision.

Taking into account the present economic situation, not only in Ontario but also in Quebec, I believe that it is more urgent than ever to invest in a high-speed train. This relates not only to the selection of a mode of transport, that will be

[Text]

d'un choix important pour l'avenir économique de la partie centrale du Canada et pour le Canada tout entier, mais j'ajouterais qu'il s'agit aussi, non seulement d'un choix de mode de transport, mais de façon plus importante, il s'agit peut-être d'un choix pour faire une véritable révolution technologique des entreprises canadiennes dans leur ensemble.

On sent et on voit, on sait, notamment avec les études du *Mellon Institute of Pittsburg* qui ont largement démontré—d'autres l'avaient démontré avant—mais celles-là ont eu plus d'audiences—, que le marché, non seulement potentiel, mais réel des liaisons intercités aux États-Unis est estimé à autour de 225 milliards de dollars US, au cours des 30 à 40 prochaines années.

Beaucoup d'études se font actuellement sur des technologies futuristes, et on pense aussi au Maglev et à d'autres de ces technologies de l'ordre de 400 ou 500 kilomètres-heure; mais d'ores et déjà, il y a des décisions qui sont prises—il y a un an on n'aurait pas pu le dire, maintenant on peut le dire—, notamment la décision au Texas d'opter pour la technologie du train à haute vitesse, fer sur fer, en adoptant la technologie française dans leur cas, après avoir été en appel d'offres publiques pour relier le triangle Dallas-Houston-San Antonio.

• 1140

Ce n'est pas une décision qui est sans impact pour le Canada. Elle a deux impacts à mon point de vue. D'abord, il faut la mettre en contexte des négociations actuellement amorcées sur une entente de libre-échange avec le Mexique. Et je pense que lorsqu'on regarde une carte de l'Amérique du Nord et qu'on y ajoute le Mexique, qui a toujours fait partie de l'Amérique mais qui deviendrait une seule et même unité sur le plan économique, il est inévitable qu'une partie du centre économique et névralgique de l'Amérique du Nord va graviter autour, justement, du sud des États-Unis et particulièrement autour du Texas. Et la décision d'investir est une décision stratégique, non seulement du point de vue d'infrastructure de transport mais du point de vue économique.

Et quand on regarde une carte de l'Amérique, on ne peut pas faire autrement que de constater que Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Windsor sont un peu l'Ungava de cette nouvelle Amérique qui est en train de se développer au plan économique.

Par ailleurs, si la technologie se développe dans le sud des États-Unis, comme cela semble être le cas, il y a fort à penser que cette technologie va se faire à partir de fournisseurs américains, à partir d'entreprises qui vont fournir l'ensemble des intrants aussi bien pour développer la technologie de la voie que du matériel roulant.

Si le Canada prend un jour la décision qui, à mon point de vue, est inévitable, dans un corridor densément peuplé de 14 millions d'habitants que nous représentons au centre du Canada, nous serons peut-être dans la situation absurde qu'étant actuellement encore dans une relative situation de leadership, notamment parce qu'un certain nombre d'entreprises canadiennes ont des droits de licence de technologie de train à haute vitesse, que beaucoup d'activités

[Translation]

very important for the economic future of central Canada and the whole country, it may indeed be a decision that will lead to a technological revolution for Canadian companies.

Studies carried out by the Mellon Institute of Pittsburg, as well as by other agencies, but those were perhaps less publicized, have shown that, according to some estimates, the market for intercity connections in the United States could reach around \$225 billion US during the next 30 to 40 years.

Many studies are being done on futuristic technologies, such as the Maglev train, leading to trains travelling at speeds reaching 500 km/h. However, major decisions are already being made, which was not the case a year ago. For instance, we have heard that Texas has opted for the French high-speed train, through a system of public tenders, for the Dallas-Houston-San Antonio triangle.

This is not an unimportant decision as far as Canada is concerned. As a matter of fact, I think it will have two major impacts. First of all, it has to be considered in the context of a free-trade agreement with Mexico. If we add Mexico to a single North American economic unit, it is obvious that the southern United States, especially Texas, will become the economic centre of North America. Furthermore, the decision to invest in a high-speed train would be important not only strategically, to improve our transport infrastructure, but also economically.

When you look at a map of North America, it is obvious that Quebec, Montreal, Ottawa, Toronto and Windsor would be a kind of Ungava of this new America that is being born at the economic level.

If this technology is implemented in the southern United States, which seems to be the case, we can bet that the suppliers will be American companies that will provide all the inputs for the tracks as well as for the rolling stock.

I believe it is unavoidable that Canada will have to go for a high-speed train in this corridor of 14 million people at the centre of the country. However, whereas we now have a position of relative leadership, because several Canadian companies have acquired licensing rights for this technology and because many activities are now being organized around the potential benefits of such a decision, with strategic alliances with European firms, we risk finding ourselves in

[Texte]

actuellement se font autour de l'organisation des retombées possibles et l'alliance stratégique avec des firmes européennes, nous serons dans la situation absurde de devoir un jour importer cette technologie des États-Unis, plutôt que dans la situation normale de pouvoir l'exporter et de bénéficier de ce marché de 225 milliards.

Je dirais que le point de vue des maires s'est toujours appuyé sur un certain nombre de données. Je vais terminer là-dessus, je ne veux pas trop parler, j'aimerais plutôt répondre à vos questions.

Mais parmi ces données, il ne faut jamais oublier que la seule entreprise qui s'occupe des trains de passagers actuellement au Canada est VIA Rail. VIA avait fait une importante étude en 1984 qui n'a pas été suivie et qui a été, en fait, à toutes fins pratiques, mise de côté. Elle a repris ses études en 1989 et je suis convaincu que les membres du Comité doivent avoir en main l'étude du transport ferroviaire voyageur au Canada de 1989 et la petite synthèse de l'automne 1991 que VIA a fabriquée.

Il n'y a pas eu, à ma connaissance, d'études aussi fouillées sur l'achalandage que celle qui a coûté 4 millions de dollars. Je vous dirai bien humblement que la décision du gouvernement fédéral et des deux provinces—le Québec et l'Ontario—d'injecter 6 millions de dollars actuellement pour faire notamment une étude d'achalandage, ne donnera pas des résultats fort différents de ceux qui apparaissent dans cette étude. Et cela pour la bonne raison que ce sont les mêmes firmes et les mêmes experts qui vont les faire auprès des mêmes clientèles. Ce ne sont pas des sondages d'opinion politique qu'on demande; ce sont des études de marketing de façon à voir où sont les clients et comment ils vont se développer.

Si, en 1989, le gouvernement fédéral avait suivi l'avis formulé par les maires du corridor devant ce Comité et dans d'autres instances, nous aurions engagé, à l'époque, non pas une étude d'achalandage, mais des études d'avant-projet. Et on serait probablement, en 1992, à l'étape où on peut passer en appel d'offres et de propositions.

Dans le contexte économique épouvantable dans lequel nous sommes, nous serions peut-être en train de lancer un projet d'avenir qui remettrait beaucoup de Canadiens au travail, particulièrement des gens de l'Ontario et du Québec et dans le secteur ferroviaire, pour ne mentionner que celui-là. Nous serions en train de lancer un projet moteur, non seulement pour le court terme pour doter le Canada d'une infrastructure stratégique, mais aussi pour être capable d'assurer, à moyen et à long terme, le leadership de la technologie canadienne dans le contexte des besoins nord-américains.

Malheureusement, les décisions n'ont pas été prises, si bien qu'en 1991, on se retrouve encore à nous demander si nous devrions la prendre.

Je termine en disant qu'il n'y a, nulle part dans le monde, de décisions aussi importantes que celle d'infrastructure stratégique du point de vue du transport et des communications. Et jamais personne ne peut nous démontrer que cette décision est une décision du secteur privé, une décision qui se fait sans volonté politique de l'État central et sans un appui direct ou indirect de l'État central.

[Traduction]

the absurd situation of having one day to import this technology from the United States, instead of being able to export it to the US and to benefit from this \$225 billion US market.

The position of the mayors of the corridor is based on several factors, some of which deserve to be repeated here. I will close my statement on this, because I would rather spend more time answering your questions.

Among these factors, we should never forget that the only company involved in the transportation of people in Canada is VIA Rail. In 1984, VIA carried out an important study which was unfortunately put aside. It updated this study in 1989, and I'm sure all the members of the committee have had the opportunity to get a copy of this study, and of the short synopsis prepared by VIA in the fall of 1991.

To my knowledge, the most detailed study carried out on the potential ridership was the one that cost \$4 million. Even though the federal government and the two provinces—Quebec and Ontario—have now decided to invest another \$6 million to study the potential ridership, I am sure the results will be the same, if only because the new study will be carried out by the same firms and experts. We do not need any political polling on this, we do need marketing studies that will tell us where the clients are and why they would start using the train.

If the federal government had implemented in 1989 the steps recommended by the mayors of the corridor to this committee and to other bodies, we would not have started a new ridership study, but rather pre-feasibility studies. Had we done so, we would probably be able to go to tenders in 1992, and to consider proposals.

Considering the present desperate economic situation, we would probably be on the verge of starting a major project that would provide jobs to many Canadians, especially in Ontario and in Quebec, in the rail industry and in others. We would be starting a major project that would be beneficial in the short term in giving Canada a strategic infrastructure, and in the medium and long term, in making sure that Canada would remain a technological leader able to fill the future needs of North America.

Unfortunately, those decisions have not been made and, in 1991, we are still wondering if we should go forward.

I want to conclude by saying that no other country in the world has to make a decision that is as important as this one in the fields of transportation and communications. And nobody can prove that such a decision can be made by the private sector alone, without the political will of the central government, and without the direct or indirect support of the central government.

[Text]

[Translation]

• 1145

Dans le domaine du transport en Europe, qu'il s'agisse du TGV français avec la SNCF; que ce soit ce qui se passe en Allemagne; au Danemark et un peu partout; et même du côté de l'Italie et de l'Espagne maintenant, cela se fait avec le choix qu'ils ont fait, eux. Ils ont fait des appels d'offres en Espagne et ils ont décidé d'opter pour la technologie de TGV, parmi l'ensemble des technologies japonaises et allemandes qui leur étaient présentées.

Mais dans tous les cas, il s'agit d'une décision de l'État central, soit de l'État lui-même ou d'un comité interministériel ou, éventuellement, d'un organisme créé par lui. Et dans tous les cas, il y a une partie de l'investissement qui vient de l'État central avec, généralement, des garanties qui sont fournies pour le reste du financement de l'opération. Il n'y a pas d'autre façon de songer à développer une technologie comme celle-là, de la même façon que l'État investit dans les pistes lorsqu'on construit un aéroport ou que l'État investit dans les routes lorsqu'il s'agit du transport par voie routière.

Là-dessus, encore une fois, tous les arguments sont connus, les avantages on les connaît et aujourd'hui, ce que je rappellerai devant les membres du Comité, c'est qu'il faut que le Comité formule des recommandations au gouvernement, recommandations qui dépassent ce que l'on a décidé jusqu'à maintenant.

Ma crainte actuelle est que l'on va gaspiller ces millions de dollars qu'on aurait pu utiliser dans des études d'avant-projet qui, j'en conviens, coûteraient plus. Mais à un moment donné, il faut avoir le courage de dire: on va mettre les 25 ou 30 millions de dollars nécessaires pour faire une étude d'avant-projet, quitte à ce que, en bout de ligne, nous décidions que nous ne le faisons pas.

Mais on peut toujours refuser de le faire une fois qu'on a fait les appels d'offres, quand on a les propositions sur la table et qu'on se rend compte qu'en fin de compte, les propositions ne correspondent pas aux estimations que l'on avait faites. On a toujours la possibilité de ne pas s'engager davantage.

Mais actuellement, le constat qu'il nous faut faire c'est que depuis quatre ans, sur cette question, nous piétons et nous risquons malheureusement, à force de poursuivre dans cette voie, de manquer le train, et de manquer surtout le train du virage technologique.

Voilà l'essentiel de mes remarques. Je peux essayer de répondre à tous les arguments sur les avantages mais on les connaît tous: du point de vue de la sécurité et du point de vue de la pollution, du point de vue de la fiabilité, bref, je pense qu'ils sont nombreux; ils ont déjà été exposés devant ce Comité et ailleurs, et je ne veux donc pas faire perdre le temps du Comité en vous les rappelant ce matin.

Je demanderais peut-être à ma collègue

the Mayor of Ottawa to possibly add to my general comments on the sense of urgency we feel regarding these important questions. She has been in contact with her colleagues in Ontario and can give you their views on the subject.

Son honneur la mairesse Jacquelin Holzman (ville d'Ottawa): Merci monsieur Doré. Merci, pour votre invitation. C'est un plaisir d'être ici.

This is how the decisions were made in Europe, whether it be in France with the TGV, or in Germany, in Denmark, and even in Italy and in Spain. Tenders were called in Spain, and the government decided to go with the TGV technology, after having had a look at the Japanese and German technologies.

In any case, in all those countries, the decision was made by the central government, by an inter-departmental committee or by an agency set up by the government. And in all those cases, some of the funds required were invested by the central governments, which generally also provided some guarantees for the remaining investments. There is no other way to develop such a technology, and this way would be exactly the same as the one used for building airports or roads.

Once again, all the arguments and all the advantages are known, and what we need from your committee is recommendations that the government finally decide to go forward.

What I fear is that we will end up wasting millions of dollars which could have been used in prefeasibility studies, even though such studies would cost more than preliminary studies, which I am well aware of. We will have to have the courage to say that we are ready to invest the 25 or 30 million dollars needed to do a prefeasibility study, even though we may decide, in the end, not to go forward.

Once we have gone to tenders and once we have obtained proposals, we might still decide not to go forward because the costs would be much higher than the previous estimates. In other words, we would always have the possibility to pull back.

At the present time, what we have to conclude is that, unfortunately, we have been going around in circles for four years, which means that we keep missing the train and missing the chance to start our technological revolution.

This is what I wanted to say. As for the advantages of a high speed train, they are well-known and they are related to safety, pollution and reliability. I am sure you have heard them many times and there is no need for me to waste your time in repeating them this morning.

I might now ask my colleague

la mairesse d'Ottawa de vous dire pourquoi elle estime elle aussi qu'il est urgent d'aller de l'avant. Comme elle est en contact avec ses collègues de l'Ontario, elle pourra vous présenter leur point de vue sur la question.

Her Honour the Mayor Jacquelin Holzman (City of Ottawa): Thank you, Mr. Doré. Thank you for having invited me. I am very pleased to appear before your committee.

[Texte]

I do appreciate the opportunity to speak before the committee. We strongly support the high-speed rail in the corridor, as you know. The fact that you've invited us here today shows that the federal government is interested in high speed. Mayor Doré has listed the major benefits. The travel times, protection of the environment, and decreased need for road and airport expansion construction are some of the reasons why it's so important.

Two years ago Mayor Durrell addressed this committee on the subject on the VIA Rail cuts and the sorry state of the Ottawa train station. I want to tell you the recent renovations have been greatly appreciated. We've written to VIA to express our appreciation. We understand, though, speaking personally, before we get the high-speed corridor, VIA would like to introduce additional runs to accommodate the increasing demand for travel by train.

VIA apparently is waiting for Treasury Board to approve these added runs. There would be no additional cost because the operational costs would be covered by the fares. These trains really should be added now. The trains are in the station, but they are just sitting there. We are constantly turning down business, so we're losing money, friends, and the trains are there. It's time to get them moving out of the station and get the people on them. It's just a little pitch for what we need to have happen before the corridor.

In the case of Ottawa, the decision as to where to locate a station has to be carefully thought out and extreme care has to be taken. I know there are some proposals that favour the Hull side—the Quebec side—but there are certain considerations, such as bridge traffic, public transit, and road networks that can make it very difficult for Ottawa residents and employees to use the service.

There are several options that exist in Ottawa: Le Breton Flats, the Alta Vista station, and of course the former Union Station, which is right downtown. They all have to be considered. The City of Ottawa has requested the National Capital Commission and the Minister of Public Works undertake in 1992 a feasibility study of Le Breton Flats and the former Union Station for a high-speed rail terminal. The technology is there to tunnel. We have tunnelled under channels and I'm certain we can tunnel under downtown Ottawa to make use of the former Union Station.

• 1150

Although the recently announced federal-provincial study on high-speed rail will soon be underway, we believe the subject has been studied sufficiently to begin incremental improvements needed to maintain the existing service and to build the ridership and the interest in a new and expanded service.

[Traduction]

Je suis heureuse de m'adresser à votre comité pour dire que nous sommes fermement en faveur d'un train à grande vitesse dans le couloir Québec—Windsor. Le fait que vous nous ayez invité à comparaître devant votre comité montre que ce projet intéresse également le gouvernement fédéral. Le maire Doré vous a parlé des principaux avantages d'un tel projet: réduction de la durée des trajets, protection de l'environnement, recours réduit aux réseaux routier et aéroportuaire.

Il y a deux ans, le maire Durrell s'était adressé à votre comité au sujet des coupures de service imposées par VIA Rail et de la situation lamentable de la gare ferroviaire d'Ottawa. Je dois vous dire que les travaux de rénovation récemment effectués par VIA Rail sont fort appréciés, comme nous l'avons indiqué par écrit aux représentants de la société. Nous croyons cependant comprendre que VIA Rail aimerait, avant d'envisager un projet de train à grande vitesse, augmenter le nombre de liaisons offertes sur le réseau existant pour faire face à l'augmentation de la demande dans le secteur du transport ferroviaire.

Apparemment, VIA attend que le Conseil du Trésor approuve ces nouvelles liaisons, qui n'exigeraient au demeurant pas de dépenses additionnelles puisque les frais d'exploitation seraient couverts par les recettes. Il faut ajouter que les nouveaux trains que l'on devrait immédiatement mettre en service sont actuellement inutilisés. Autrement dit, nous refusons constamment des voyageurs, et nous perdons de l'argent, alors que les trains disponibles ne sont pas utilisés. Il est temps de remettre ces trains en service, dans l'intérêt des voyageurs. Je tenais à la préciser car ce besoin existera pendant plusieurs années, avant que l'on en arrive au train à grande vitesse.

En ce qui concerne Ottawa, l'une des décisions importantes que nous aurons à prendre concerne l'emplacement de la nouvelle gare. Je sais que certains recommandent d'aménager la gare à Hull—c'est-à-dire du côté du Québec—mais il y a des facteurs importants à prendre en considération, concernant par exemple les services de transport publics, les ponts et le réseau routier, qui font qu'il serait très difficile aux résidents et employés d'Ottawa d'utiliser le service.

Pour ce qui est de la ville d'Ottawa, plusieurs solutions peuvent être envisagées: les plaines Le Breton, la gare Alta Vista, et, bien sûr, l'ancienne gare centrale, en plein coeur de la ville. La municipalité d'Ottawa a demandé à la Commission de la capitale nationale et au ministre des Travaux publics d'effectuer en 1992 une étude de faisabilité sur l'aménagement d'une gare de train à grande vitesse sur les plaines Le Breton et dans l'ancienne gare centrale. La technologie nécessaire pour creuser un tunnel existe, on en a creusé un sous la Manche et je suis donc certaine que l'on pourrait creuser un tunnel sous le centre-ville d'Ottawa afin de pouvoir utiliser l'ancienne gare.

Alors que commencera bientôt l'étude fédérale-provinciale récemment annoncée sur le train à grande vitesse, nous estimons que la question a déjà été suffisamment étudiée pour que l'on puisse commencer à prendre les mesures qui s'imposent pour préserver le service existant et intéresser la clientèle à un nouveau service élargi.

[Text]

You know a major investment is required, and we know it as well. The benefits far outweigh the costs. We have to begin today, because, as you know, you can't have an instant railroad. So we urge you to begin today.

Because of my colleagues and the election that recently was held, I have a letter from the Mayor of the City of Windsor and also one from the Mayor of the City of London, and they reiterate many of the things said. They expressed their opinion that a highly efficient high-speed rail link in this most populous and important area of Canada is very necessary. The Mayor of Windsor says:

Such a link maintains eminent good sense from the point of view of traffic and passenger volume, concern for the environment, and the need to conserve energy by encouraging far greater use of public transport.

He would like to point out that previous discussions revealed all partners in this project completely agree with the need for it, and Windsor and London especially share many of the same preliminary opinions about some of the details.

His office has been in close contact with the Mayor of the City of London, and we are confident of London's ability to convey our concerns. Windsor is most definitely in favour of the high-speed rail concept being developed as soon as possible. We are not in favour of immediate endorsement of companies, agencies, or concepts which future investigation may prompt us to reconsider.

So he is saying yes, but they'd like to be involved in the decisions of the routes, the companies, the agencies and the concepts. Similarly, Mayor Gosnell, the Mayor of London, wholeheartedly supports the concept of high-speed rail in the Windsor-Quebec City corridor.

Various studies over the past three years clearly demonstrate this dense, highly populated region of Canada is the prime area for the intercity movement of all rail passengers. He goes on about the need and the opportunity to design, develop and build a state-of-the-art system.

We firmly believe for a high-speed rail system to be a success, it must be a co-operative effort between the private sector and all three levels of government.

The City of London and southwestern Ontario would act as a natural gateway into the lucrative United States market for both tourism and business and reduce the growing pressure on our highways and major airports.

It is also imperative that a strong infrastructure of smaller, non-high-speed rail systems already in place be maintained and used as a feeder system to the high-speed component, much as we're saying in Ottawa.

[Translation]

Nous savons parfaitement bien que ce nouveau système exigera des investissements considérables, mais les avantages dépasseront largement les coûts. Il est essentiel de se mettre à l'oeuvre dès maintenant car, comme vous le savez, on ne crée pas un service de transport ferroviaire du jour au lendemain. Nous vous demandons donc instamment d'aller de l'avant.

J'ai également avec moi une lettre du maire de Windsor et une autre du maire de London qui réclament la même chose. À leur avis, il est essentiel de mettre en place un service de train à grande vitesse dans la région la plus peuplée du Canada. Voici d'ailleurs ce que dit le maire de Windsor:

Une telle liaison serait tout à fait justifiée par l'ampleur du trafic et le nombre d'utilisateurs, par les problèmes de l'environnement et par la nécessité de conserver l'énergie en encourageant beaucoup plus la population à utiliser les transports publics.

Il signale également que les discussions antérieures ont montré que tous les partenaires sont complètement d'accord sur la nécessité de ce projet, et il précise que Windsor et London ont la même opinion sur de nombreuses questions de détail reliées à ce sujet.

Il précise qu'il maintient des contacts étroits avec le maire de London, ce qui lui permet de dire que les deux collectivités appuient le projet. Windsor est manifestement en faveur d'un commencement rapide des travaux de définition du concept d'un train à grande vitesse. En revanche, la municipalité de Windsor ne pense pas qu'il faille choisir immédiatement les entreprises ou agences concernées, ni même le concept définitif, car les études ultérieures, plus approfondies, risquent de porter à des conclusions différentes.

En fin de compte, le maire de Windsor est clairement en faveur du projet, mais il tient à participer aux décisions concernant les trajets, les sociétés, les organismes publics et les concepts. De même, le maire Gosnell, de London, appuie sans réserve le concept d'un train à grande vitesse dans le couloir Windsor-Québec.

Les études effectuées au cours des trois dernières années montrent que cette région densément peuplée du Canada est idéale pour le transport des passagers par chemin de fer. Le maire de Windsor souligne ensuite la nécessité de concevoir et de construire un système d'avant-garde.

À son avis, si nous voulons que le système de train à grande vitesse soit couronné de succès, il faut absolument qu'une coopération s'instaure entre le secteur privé et les trois paliers de gouvernement.

La ville de London et le sud-ouest de l'Ontario constitueraient une porte d'accès naturelle aux marchés lucratifs des États-Unis, aussi bien pour les touristes que pour les gens d'affaires, et le train à grande vitesse atténuerait les pressions actuellement exercées sur nos routes et nos aéroports.

Il est également essentiel de préserver une solide infrastructure de petits systèmes ferroviaires traditionnels, comme il en existe déjà, pour alimenter le train à grande vitesse, et c'est ce que nous disons également à Ottawa.

[Texte]

The City of London made various representations and presented several briefs on this matter, and they stand behind the information previously given to bodies looking into a high-speed rail system.

On behalf of myself, the Mayor of Ottawa, Michael Hurst, the Mayor of Windsor, and Tom Gosnell, the Mayor of London, I urge immediate action on taking the necessary steps to introduce this high-speed rail system.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Thank you very much for your presentations this morning. I'll ask Mr. Keyes to lead off.

Mr. Keyes: Welcome, Mayor Doré and Mayor Holzman, to our committee. It is the first time Mayor Holzman is here. Congratulations.

Mayor Holzman: Thank you.

Mr. Keyes: The understanding the municipalities have is that they want high-speed rail. They wanted an efficient rail system when we went through the debate not so long ago on VIA. They support a high-speed rail system, but there are some specifics that I wonder if you can provide answers to. For example, do you feel the municipalities beyond the consultative process of infrastructure along with the provinces and the federal government are prepared to contribute financially with the private sector in order to achieve a high-speed rail system in the corridor?

• 1155

Mayor Holzman: I will have to ask Mayor Doré, because he's had more contact. Certainly, as one of the other mayors said, we support three levels of government involvement. In the city of Ottawa we have the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, which is yet another level of government. I turn this over to Mayor Doré, who has had more contact with this.

Mayor Doré: Because we don't have any transport policy in Canada—and we'll see what comes out of the royal commission—one of the problems municipalities are caught up with is urban transport policies. To give you an example, in Quebec right now the government has decided to withdraw from the financing of the operating expenditures of public transit. In 1992, for example, in the Montreal area—and Denis de Belleval could speak for Quebec City as general director of his city—this translates basically and roughly in our case to a harder time for the taxpayers of our urban community and of our metro government, to the tune of \$200 million. It's huge.

If you're asking me if a city that now has to finance public transit totally through fares and property taxes can eventually contemplate the possibility of financing intercity connections, my answer is clearly no. I think eventually the national government should have support policies for urban transportation, because that's one of the best tools we have, especially in view of the Green Plan to make Canada a better country environmentally. That's another question. I won't comment until I have details.

[Traduction]

La Ville de London a présenté plusieurs mémoires sur cette question et elle ne retire rien des avis qu'elle a déjà exprimés devant les organismes étudiant la création d'un train à grande vitesse.

Au nom de Michael Hurst, maire de Windsor, de Tom Gosnell, maire de London, et de moi-même, mairesse d'Ottawa, je vous demande de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour garantir la création de ce système de train à grande vitesse.

Le vice-président (M. Pronovost): Merci beaucoup. Je donne d'abord la parole à M. Keyes.

M. Keyes: M. Doré et M^{me} Holzman, je vous souhaite la bienvenue devant notre comité. Comme c'est la première fois que nous accueillons M^{me} Holzman, je tiens à la féliciter de sa récente élection.

Mme Holzman: Merci.

M. Keyes: Il est clair que les municipalités que vous représentez sont en faveur d'un service de train à grande vitesse, comme elles l'avaient déjà dit dans le cadre du débat auquel nous avons participé, il n'y a pas tellement longtemps, sur VIA-RAIL. Cela dit, j'aimerais avoir des réponses sur quelques questions plus détaillées. Par exemple, au-delà du processus de consultation sur l'infrastructure auquel elles participent avec les provinces et le gouvernement fédéral, croyez-vous que les municipalités seraient prêtes à participer financièrement à la construction d'un train à grande vitesse dans le couloir, aux côtés du secteur privé?

Mme Holzman: Je vais demander au maire Doré de vous répondre, car il a eu plus de contacts avec les autres. Quoiqu'il en soit, nous sommes manifestement en faveur d'une participation des trois paliers de gouvernement. A Ottawa, il faut aussi tenir compte de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, qui est un autre palier.

M. Doré: Étant donné qu'il n'y a pas de politique nationale des transports au Canada—et nous verrons ce que nous dira la Commission royale à ce sujet—les municipalités sont obligées de s'en remettre aux politiques de transport urbain des gouvernements provinciaux. Pour vous donner un exemple, le gouvernement du Québec vient de décider de ne plus participer aux dépenses d'exploitation des services de transport public. Ainsi, en 1992, cela représentera pour la région de Montréal une perte sèche de 200 millions de dollars, que devront assumer les contribuables de la communauté urbaine. Denis de Belleval pourra vous dire ce que cette décision représente pour la ville de Québec. Quoiqu'il en soit, c'est énorme.

Vous me demandez si une municipalité qui est aujourd'hui obligée de financer complètement les transports publics, par le truchement des tarifs que payent les usagers et des taxes foncières, pourrait envisager de contribuer au financement de liaisons interurbaines. Je vous réponds sans ambiguïté: non. Il va falloir que le gouvernement national adopte des politiques d'appui au transport urbain, étant donné qu'il est très bien placé pour ce faire, surtout si on tient compte du Plan Vert destiné à protéger l'environnement au Canada. Quoiqu'il en soit, c'est une autre question que je ne veux pas aborder ici.

[Text]

My answer will be clearly no. It's not possible right now with the existing tax base that we have. Property taxes, as you know, were a good way of financing the changing of wooden sidewalks to cement sidewalks in the early 1920s. We're now asking to do a lot of things with property taxes and we're now heavily involved in public transit. To give you one thing, though, we believe in public transit in such a way that even though our provincial government has decided to withdraw totally from operating expenditures instead of supporting public transit officially, at least in terms of capital expenditure budget... we'll see what comes out of it because the rules aren't known right now.

The cities and the users have to pick up the tab. We still have decided in 1992 that we will increase the investment to increase ridership. That was done in Montreal; that was done in Quebec. We believe public transportation is one of the best components in terms of the quality of life of urban areas and in terms of one of the best tools to enhance our environment.

I must add it's also now happening in the United States. After total neglect of transportation systems, we're seeing the State of California, after a certain number of experiences with the private sector, decide as a state to... Right now we're seeing in the United States the biggest investment program in urban transportation and different types of transportation of public transportation that we've seen since the Second World War. They're moving to huge studies in terms of intercity transportation systems.

I don't see cities getting involved directly through the kind of fiscal system we have. I think the provinces and the federal government should be involved.

Mr. Keyes: With the private sector?

Mayor Doré: With the private sector, but once again let's come back to the idea of the private sector. I personally think—and I'll give you a very honest opinion—that I don't know of any example in the world where a high-speed train runs purely and totally private.

Mr. Keyes: Not private. It's a mix of governments.

Mayor Doré: Yes, but the thing is that because of the—

Mr. Denis de Belleval (General Director, City of Quebec): Show me one example where it's a mix.

Mayor Doré: We've looked at them. The French system we know, the Dutch system we know, and we know the Japanese system. When we look at all of them, they normally have a public body that goes on public tendering. The private sector... Eventually we can have contracts in terms of supplying the technology, supplying the rolling stock and eventually supplying a certain number of the support systems. Generally speaking, it's a public corporation that eventually makes the venture. Basically, if you wanted to be totally private, the return on the investment is so huge and the amenities that you have to consider are so important that eventually it doesn't pay off.

[Translation]

Pour ce qui est du financement des transports interurbains, ma réponse est non. Considérant l'assiette fiscale dont nous disposons actuellement, il ne nous serait pas possible de le faire. Comme vous le savez, les taxes foncières ont servi à remplacer les trottoirs en bois par des trottoirs en ciment, au début des années 1920. Aujourd'hui, on nous demande de faire beaucoup de choses avec les taxes foncières, et nous sommes déjà très présents dans le secteur du transport public. Cependant, même si notre gouvernement provincial vient de décider de se retirer complètement du financement des dépenses d'exploitation, il faudra attendre un peu pour voir comment cette politique sera appliquée, car nous ne connaissons pas encore les nouvelles règles du jeu.

Cela dit, ce sont les municipalités et les usagers qui devront payer la facture. Il n'empêche que nous avons décidé d'augmenter nos investissements dans ce secteur, en 1992, pour accroître le nombre d'utilisateurs des transports publics. Les municipalités de Montréal et de Québec sont en effet convaincues que les transports publics sont l'un des éléments essentiels de la qualité de vie en milieu urbain, et l'un des meilleurs outils pour améliorer notre environnement.

Je dois d'ailleurs ajouter que la même tendance se manifeste actuellement aux États-Unis. Après avoir complètement ignoré les réseaux de transport public, nous voyons que l'État de Californie commence à s'y intéresser, suite à certaines expériences avec le secteur privé. De fait, il y a actuellement aux États-Unis le plus vaste programme d'investissement dans les services de transport urbain et de transport public jamais vu depuis la Seconde guerre mondiale. Des études énormes sont en cours de réalisation sur les réseaux de transport interurbain.

Or, les municipalités n'y participent pas directement. De même, au Canada, je crois que cela doit être l'affaire des provinces et du gouvernement fédéral.

M. Keyes: Et du secteur privé?

M. Doré: Sans doute, mais il convient d'apporter des précisions à ce sujet. Très honnêtement, et je reconnais que c'est là un avis personnel, je ne connais aucun exemple au monde de service de train à grande vitesse qui soit purement et complètement privé.

M. Keyes: Non, pas complètement, mais avec l'appui des pouvoirs publics.

M. Doré: Certes, mais je crois que c'est parce que...

M. Denis de Belleval (Directeur général, Municipalité de Québec): Donnez-moi un exemple.

M. Doré: Nous avons examiné tous les systèmes existants, le système français, le système hollandais et le système japonais. Normalement, il y a toujours eu un organisme public qui a lancé un appel d'offre. Certes, des contrats sont ensuite négociés avec le secteur privé pour l'acquisition de la technologie, du matériel roulant et, parfois, de certains systèmes de soutien. En règle générale, cependant, c'est une société d'État qui réalise le projet. Si vous voulez le confier totalement au secteur privé, le taux de rendement des investissements doit être tellement élevé que le système ne peut pas être rentable.

[Texte]

We're convinced that a high-speed train in the corridor is something that is financially feasible. On a long-term basis it pays off, but it cannot be done purely private. Even with a private-public partnership, it's not easy to work it out in a way that you don't end up paying, with public money, guarantees in such a way that it costs more than if you had operated it yourself, although you can operate it differently, more efficiently, than we used to do it. That's basically what the French and the others have decided.

• 1200

Mr. Keyes: I take it that you would support VIA Rail operating a high-speed rail system.

Mayor Doré: Yes, a revamped VIA could be one of the operating partners that could be on board. What I am telling you is that I think we must put aside the idea that we can completely and totally privatize a high-speed rail system. It's not working. You cannot do it without support from central state and guarantees from central state.

For example, the Atlantic line has been financed directly by the government of France for 30%, and 70% has been financed by SNCR with guaranteed loans, and they'll get reimbursed. Lyons has been reimbursed. Lyons repaid itself in 12 years. It was scheduled to repay itself in 20 years. Do you know why? Because of induced traffic. That's the thing that nobody foresaw when the feasibility studies were done. And this in a corridor that has a smaller population than the one we are speaking about. Induced traffic was one of the main accelerators of the reimbursement. Nearly 35% is now induced traffic—people who never would have travelled if the TGV wasn't there.

Mr. Keyes: I am going to shift gears to the environmental aspect. Let's face it, a decision to proceed with high-speed rail would mean putting a track through municipalities, and of course that would involve some environmental debate within the municipalities. How much confrontation do you think we could expect from the municipalities on rail alignment?

Mayor Holzman: Have you tried to put in collector lanes on the Queensway lately or any kind of road system? There's opposition to roads, particularly in Ottawa when we would talk about the downtown being underground. . .if we were to use the downtown locations.

The environmentalists are very concerned about not encouraging people to use cars and they want these alternate forms of transportation. The environmental impact after it's constructed—there are noise barriers, there are ways to alleviate that, but the environmentalists have already made a good case for fuel efficiency and all of the other good things that go with the high-speed rail. That will counteract the concern about the tracks. If you have places where there are tracks now or where there used to be tracks, it was a transportation link then and it will continue to be a transportation link.

[Traduction]

Nous sommes convaincus qu'un service de train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor est tout à fait réalisable, sur le plan financier, et qu'il peut être rentable, à long terme, mais il ne peut pas être purement privé. Même si le secteur privé et le secteur public collaborent, il n'est pas facile de mettre en place un système qui n'oblige pas les pouvoirs publics à faire certains paiements, sous forme de garanties, ce qui fait que le système coûte en fin de compte plus cher que si les pouvoirs publics en avaient assumé seuls la responsabilité. En revanche, il peut alors être géré différemment et peut-être plus efficacement. C'est en tout cas ce que les Français et d'autres ont décidé.

M. Keyes: Si je vous comprends bien, vous seriez en faveur de confier le système à VIA Rail?

M. Doré: Oui, une société VIA rénovée pourrait participer au projet. Ce qui me semble important, c'est de laisser de côté toute idée qu'un système de train à grande vitesse pourrait être complètement privé. On ne peut réaliser un tel système sans l'appui et les garanties financières du gouvernement central.

En France, par exemple, le TGV Atlantique a été financé directement pour 30 p. 100 par le gouvernement et pour 70 p. 100 par la SNCF, avec des prêts garantis qui seront remboursés. La ville de Lyon a été remboursée en 12 ans, alors qu'il avait été prévu qu'elle le serait en 20 ans. Savez-vous pourquoi? Parce que le trafic a été largement supérieur pour ce qu'il avait été prévu. C'est quelque chose que personne n'avait envisagé dans les études de faisabilité. Or, le corridor Paris-Lyon a une population moins élevée que celle dont nous parlons au Canada. Ce sont les nouveaux usagers qui ont permis de rembourser les prêts plus rapidement que prévu. Aujourd'hui, près de 35 p. 100 des usagers constituent une nouvelle clientèle, c'est-à-dire des personnes qui n'auraient pas voyagé si le TGV n'avait existé.

M. Keyes: Parlons maintenant des problèmes environnementaux. Si l'on décidait de créer un train à grande vitesse, il faudrait aménager des voies traversant les municipalités, ce qui susciterait probablement des débats concernant la protection de l'environnement. Vous attendez-vous à des conflits à ce sujet?

Mme Holzman: Mais il y en a déjà quand on essaye d'aménager des voies supplémentaires sur le Queensway ou sur n'importe quelle route. Il y a toujours des opposants quand on parle de construire des routes, et il y en aurait surtout à Ottawa si l'on décidait d'aménager un tunnel sous le centre-ville.

Les écologistes veulent que les gens utilisent le moins possible leurs automobiles, ce qui signifie qu'ils sont en faveur d'autres modes de transport. Des mesures peuvent être prises après la construction, pour minimiser les effets sur l'environnement, par exemple sur le bruit, mais l'argument central des écologistes est tout à fait favorable au train à grande vitesse puisqu'il s'agit de réduire la consommation de carburants polluants. Ce facteur permettra de contrer les opposants à l'aménagement des voies ferrées. Là où des voies existent déjà, où existaient autrefois, il y a un droit de passage.

[Text]

Mr. Keyes: I found Mayor Doré's comments to be interesting. His attitude is that we should get moving on this thing.

Mayor Doré, as you've already mentioned, we have a royal commission on transportation that is about to come our way. Do we now wait until we see an overall multimodal strategy on transportation developed for this country before we embark on supporting another mode of transportation?

There's been much discussion on expansion of highways in the provinces, expansion of airports vis-à-vis Pearson, and now we're embarking on a discussion of high-speed rail. Do you not think there should be some co-ordination federally with the royal commission, but also federally-provincially, with how we embark on a multimodal interconnected transportation system before we embark on another mode?

Mayor Doré: Personally, in the numerous reports that have been tabled before this committee and the government, I think we already have the data necessary to undertake a feasibility study on this project. By definition, a high-speed rail link in the corridor has to be intermodal. You have to have a feeder system that comes from other rail components, including buses.

• 1205

An hon. member: And cars.

Mayor Doré: And cars. Ideally, it has to serve and be connected with the airports, when it's possible. When the link was developed between Paris and Lyons the airport wasn't connected. It's now being connected. The TGV now will be connected to Charles de Gaulle airport.

You could eventually contemplate a high-speed link between Ottawa, Montreal, and Quebec. It would not have to have a lot of capacity to airports because of the fact that existing facilities could better serve those cities from centre to centre.

I'm not saying that we've set up the royal commission for nothing, but I think that we already have what we need, at least enough to undertake the feasibility study. You don't set up a new system apart from the rest. It has to be integrated.

The high-speed rail system has to be integrated with the rest of the existing system. High-speed rail doesn't kill VIA. It adds possibility to existing rail systems. I'm convinced that it will be much more convenient eventually for passengers coming from Halifax to go to Toronto by train, to change either in Quebec or in Montreal and get on board a high speed train to go to Toronto. That will add ridership to the line between Halifax, Quebec, and Montreal, in terms of an alternative.

One of the counterparts is the fact that air transportation will have a little bit less ridership, I'm convinced of that, but it has to be reorganized accordingly. If the airports are interconnected, the feeder system brings into the main system, and—

Mr. Keyes: On that point, if we're talking about a decrease in ridership in the air, which is the experience in Europe—it's coming down in great percentages—

[Translation]

M. Keyes: Je voudrais revenir sur la position du maire Doré, qui nous a dit qu'il faut immédiatement aller de l'avant.

Vous savez, monsieur Doré, que nous aurons bientôt les résultats d'une commission royale sur le transport. Croyez-vous que nous devrions attendre d'avoir élaboré une stratégie multimodale pour l'ensemble du pays avant de nous lancer dans ce projet de train à grande vitesse?

On parle beaucoup d'élargir le réseau routier, d'agrandir les aéroports pour décharger l'aéroport Pearson, et on parle maintenant d'un train à grande vitesse. Ne croyez-vous pas qu'il faudrait coordonner les projets, à l'échelle fédérale et provinciale, dans le contexte des recommandations de la commission royale, de façon à nous doter d'un réseau de transport multimodal parfaitement bien intégré.

M. Doré: Je crois qu'un nombre suffisant de rapports ont déjà été déposés devant votre comité ou adressés au gouvernement pour que nous ayons toutes les données nécessaires afin d'entreprendre une étude de faisabilité sur ce projet de train à grande vitesse. Par définition, un service de trains à grande vitesse doit être intermodal. Il faut en effet des réseaux d'alimentation utilisant le train et l'autobus.

Une voix: Et l'automobile.

M. Doré: Et l'automobile. Dans l'idéal, le service doit également être relié aux aéroports, si c'est possible. Lorsque le TGV a été aménagé entre Paris et Lyons, aucune liaison n'était prévue avec les aéroports, mais les travaux sont maintenant en cours de réalisation. Le TGV sera bientôt relié à l'aéroport Charles de Gaulle.

On pourrait fort bien envisager un train à grande vitesse entre Ottawa, Montréal et Québec sans liaison très importante avec les aéroports, étant donné que les services existants seraient peut-être plus efficaces pour relier les centre-villes aux aéroports.

Je ne veux pas dire que la commission royale ne servira à rien, mais je crois que nous avons déjà suffisamment d'information pour entreprendre maintenant une étude de faisabilité. Cela dit, le nouveau système ne peut être envisagé sans tenir compte du réseau existant. Tout doit être intégré.

Le train à grande vitesse devra être intégré au reste du réseau, ce qui veut dire qu'il ne fera pas disparaître VIA Rail. Il aura pour effet d'offrir de nouvelles possibilités qui s'ajouteront au réseau ferroviaire existant. Je suis convaincu qu'il sera un jour beaucoup plus pratique pour les voyageurs venant de Halifax de se rendre à Toronto par le train en prenant un train à grande vitesse à Québec ou à Montréal. Cela aura pour effet d'augmenter le nombre d'utilisateurs du service Halifax-Québec-Montréal.

Cela dit, il est évident que le nombre d'utilisateurs des transports aériens diminuera d'autant, ce qui obligera les sociétés aériennes à se réorganiser. Si les aéroports sont reliés, le réseau ferroviaire. . .

M. Keyes: À ce sujet, si on doit envisager une baisse du trafic aérien, comme on l'a constaté en Europe, où les pourcentages de baisse sont très élevés. . .

[Texte]

Mayor Doré: Sure, and it's a good thing.

Mr. Keyes: Should the government go so far as to regulate competition between high-speed rail and other modes of transportation to achieve the commercial success of high-speed rail?

Mayor Doré: In Europe, we witnessed a decrease, for example, in Lyons, but now Lyons has increased its share in terms of air travel because of reorganization in France. It was on a temporary basis. I think you must give the different modes of transport equal chances. I think rail is one of the most regulated and one of the most disadvantaged of the modes of transportation compared to others right now. That's for sure.

If you have to review transport policy in this country, then do it from a regulatory point of view. To opt for high-speed rail, you have to review all the regulatory processes which right now hinder the capacity of the rail system to develop. There is unfair competition with other modes of transport, including roads, including airports, because of the huge investments that are not necessarily. . .

You must put all the systems on an equal basis in order to generate something that will give you results. I don't know if Denis de Belleval has any opinions on it. No?

Mayor Holzman: In Ottawa we already have an intermodality system between our train station and our bus rapid transit route. We have a station for the buses at the train terminal.

There are constant requests now for the City of Ottawa, for example, to support the need for an expansion of runways in Toronto. Well, I think you have to diversify. We recognize that there is a tremendous volume of traffic coming in and out of Toronto, but you can't have everybody flying there. So we really have to provide the diversity that a high-speed link will provide.

We have to wait for the royal commission, but we can't let the rail links corrode and die. We have to maintain the existing service, and we have to do more. We have to keep people's interests up so that they know that the train is an acceptable mode of travel.

You were mentioning the link between Paris and Lyons. There are 70,000 passengers per day. They have 70% of the passenger traffic between those two cities—I'm sure you know that. However, the airline trips between Hanover and Frankfurt dropped by 50% when they introduced their high-speed link.

• 1210

Sure there's going to be a balancing, but can we afford to clutter the skies with more planes? Should we now try to diversify and have more people travelling on the ground?

Mr. Angus: Mayor Holzman, welcome to the committee, and congratulations on your election. Mayor Doré, welcome back; we've always found your contributions very helpful. Mr. de Belleval, this is probably a record in terms of your appearances under many different hats over the years; welcome back.

[Traduction]

M. Doré: Ce qui est une bonne chose.

M. Keyes: ...le gouvernement devrait-il aller jusqu'à réglementer la concurrence entre le train à grande vitesse et les autres modes de transport, pour assurer le succès commercial du train à grande vitesse?

M. Doré: Il y a eu, en effet, une baisse du trafic aérien à Lyon, mais celle-ci a aujourd'hui été compensée parce que le transport aérien français a été réorganisé. La baisse a donc été temporaire. Je crois qu'il faut donner des chances égales aux différents modes de transport. Le chemin de fer est l'un des modes de transport les plus réglementés, et aussi l'un des plus désavantagés, c'est incontestable.

Si on choisit le train à grande vitesse, il sera nécessaire de revoir tous nos processus de réglementation, car ils empêchent actuellement le réseau ferroviaire de se développer. Le train subit actuellement une concurrence déloyale de la part des autres modes de transport, notamment de la route et de l'avion, étant donné les investissements énormes qui ne sont pas nécessairement. . .

Il faut que tous les systèmes soient placés sur un pied d'égalité pour produire des résultats valables. Denis de Belleval a peut-être un avis sur la question. Non?

Mme Holzman: À Ottawa, nous avons déjà un système intermodal puisque notre gare ferroviaire est reliée à notre réseau d'autobus rapides. Il y a un arrêt d'autobus rapide à la gare ferroviaire.

La municipalité d'Ottawa et constamment invitée à appuyer les projets d'expansion de l'aéroport de Toronto, mais je crois qu'il importe de diversifier les services. Nous savons qu'il y a un trafic énorme entre Ottawa et Toronto, mais il ne faut pas que tout le monde prenne l'avion. De ce fait, nous avons besoin d'un train à grande vitesse, pour diversifier les services.

Certes, nous devons attendre le rapport de la commission royale, mais nous ne pouvons pas, entre-temps, laisser rouiller les voies ferrées. Il faut maintenir les services existants, et même les développer. Il faut que les gens restent intéressés par le train et qu'ils continuent de le considérer comme un mode de transport acceptable.

Vous avez évoqué la liaison Paris-Lyon, où il y a aujourd'hui 70,000 passagers par jour. Vous savez cependant que cela représente 70 p. 100 du trafic de passagers entre ces deux villes. En Allemagne, le nombre d'usagers du transport aérien a baissé de moitié entre Hanovre et Francfort lorsque le train à grande vitesse est entré en service.

Il est évident qu'il y aura une redistribution du trafic, mais pouvons-nous nous permettre de surcharger encore davantage les couloirs aériens? Ne devrions-nous pas maintenant tenter de diversifier les modes de transport et d'encourager les gens à utiliser davantage les moyens de transport terrestres?

M. Angus: Madame la mairesse Holzman, bienvenue au comité, et félicitations pour votre élection. Monsieur le maire Doré, bienvenue encore une fois. Votre contribution nous est toujours fort utile. Monsieur de Belleval, vous êtes probablement en train de battre un record si l'on considère toutes les fois que vous êtes venu témoigner à différents titres au fil des ans. Bienvenue, encore une fois.

[Text]

Mr. de Belleval: I lack heads now.

Mr. Angus: I want to put to you a question that I put to both Bombardier and ABB when they appeared before us, but in a different way.

As you know, we have at least two competing technologies, the ABB and the TGV. Should we rule out a particular technology just because they do not currently have existing plants in Canada to build to that?

On the flip side, if technology is accepted as the appropriate technology, and if they don't have plants, should it be a requirement that they use existing facilities in Canada, in Ontario and Quebec, to build the train sets, the other elements?

Mayor Doré: Why doesn't Mr. de Belleval answer that one?

Mr. de Belleval: In a bizarre way you could say that the train sets are the tail of this dog. What is important is to decide on the right instrument. If you've read those studies, you know that the higher the speed, the higher the frequency, the better the connections and the higher the ridership.

So it's obvious that for the corridor you need a high-speed system, 300 kilometres an hour, probably a little bit more. We think the northern corridor in France now will run at about 320. By little increments, we should reach probably a maximum of 350 in a few years. You need an instrument that will go at this speed.

All of the studies made by VIA and others have shown that this is the system that will be the cheapest to build. It's not the cheapest as far as the infrastructure is concerned, but overall, commercially. When you take into account the costs, plus the revenue, that will be the cheapest way of doing it.

Once you've chosen this instrument, then you decide what kind of cars you want to put on this railroad, or road—you can use many cars to go high speed on a road. You can buy a Mercedes or you can buy a Cadillac. You go to tender and you decide, as have the Spaniards. You go to tender and look for the best price and other considerations, such as industrial benefits and the track record of the company or the system. You put all of this into perspective and then you decide on a particular type of vehicle. But as I said, the vehicle is not the most important aspect.

[Translation]

M. de Belleval: Je commence à manquer de tête pour tous les différents chapeaux que je dois porter.

M. Angus: Il y a une question que j'ai posée aux représentants de Bombardier et d'ABB lorsqu'ils sont venus témoigner devant le comité. Je veux vous la poser à vous aussi, mais d'une façon différente.

Comme vous le savez, il y a au moins deux technologies qui sont en concurrence, celle d'ABB et celle du TGV. Devrions-nous en écarter une uniquement parce qu'elle n'a pas d'usine à l'heure actuelle au Canada?

Ou encore, si l'on choisit une technologie donnée et que le fabricant n'a pas d'usine au Canada, devrait-on exiger qu'il utilise les installations existantes au Canada, en Ontario et au Québec, pour fabriquer le matériel roulant et les autres éléments nécessaires?

M. Doré: Pourquoi ne pas demander à M. de Belleval de répondre à cette question?

M. de Belleval: Aussi étrange que cela puisse paraître, on pourrait dire que le matériel n'a qu'une importance très secondaire dans toute l'affaire. Ce qui importe, avant tout, c'est de décider de l'instrument approprié. Si vous avez lu les études en question, vous savez que plus la vitesse est élevée, meilleure la fréquence des départs et meilleures les correspondances et plus la clientèle est importante.

Il est donc évident que pour le corridor qui nous intéresse, il faut un réseau à haute vitesse, où les trains se déplacent à 300 kilomètres à l'heure, et peut-être un peu plus. Nous pensons que, dans le nord de la France, les trains se déplaceront bientôt à environ 320 kilomètres à l'heure. Petit à petit, nous atteindrons probablement une vitesse maximale de 350 kilomètres-heure dans quelques années. Nous avons besoin d'un train qui se déplacera à cette vitesse.

Toutes les études qui ont été réalisées par VIA et d'autres parties intéressées démontrent que ce système sera celui dont la construction reviendra le moins cher. Son infrastructure ne coûtera pas moins cher, mais dans l'ensemble, sur le plan commercial et financier, c'est lui qui sera le plus avantageux. Si l'on considère les coûts et les revenus, c'est le système qui reviendra le moins cher.

Ce n'est qu'après avoir choisi l'instrument que l'on décide du genre de rame que l'on entend utiliser sur cette voie—il y a le choix entre divers matériels qui peuvent se déplacer à de telles vitesses. On a le choix d'acheter une Mercedes ou une Cadillac. Puis, on fait des appels d'offre, et l'on décide ensuite, comme l'on fait les Espagnols. On lance des appels d'offre, et l'on examine ensuite les prix et tous les autres facteurs qui entrent en jeu, comme les retombées industrielles et l'expérience de la société ou la performance de son produit, par exemple. On examine donc tous ces facteurs, et l'on décide ensuite du véhicule particulier qui satisfait le mieux aux besoins. Mais, comme je le disais tout à l'heure, le véhicule n'est pas le facteur le plus important.

[Texte]

Out of the \$3.5 billion that VIA has estimated as the cost of the run between Montreal and Toronto, I think only \$300 or \$400 million is for the cars. The Japanese could furnish train sets, the Italians could do it, the French could do it, and the Germans could do it. I'm talking about the systems already in existence. Others could probably do it too.

To compare the Sprintor and the French TGV is irrelevant. The Sprintor is a very good train in particular circumstances. It was developed for a certain run in Sweden. It could have some application somewhere. By the way, the LRC, which is older than the Sprintor, could do exactly the same thing. It could be run at 200 kilometres an hour. The present trains we have could run at 200 kilometres an hour. Like with the Sprintor, the problem is that we don't have the road bed, and other hindrances forbid us to do that.

[Traduction]

Des 3,5 milliards de dollars que devrait coûter la liaison entre Montréal et Toronto, selon VIA, je pense que le matériel roulant ne représente que 300 ou 400 millions de dollars. On pourrait demander autant aux Japonais qu'aux Italiens, aux Français ou aux Allemands de les fabriquer. Je parle évidemment de systèmes qui existent déjà. Il y a aussi probablement d'autres pays qui pourraient les fabriquer.

Comparer le Sprintor et le TGV français n'est pas pertinent. Le Sprintor est un excellent train dans certaines circonstances. On l'a conçu en fonction d'une liaison particulière en Suède. Il pourrait aussi faire l'affaire ailleurs. Soit-dit en passant, le LRC, plus ancien que le Sprintor, pourrait faire exactement la même chose que ce dernier. Il pourrait se déplacer à 200 kilomètres à l'heure. Les trains que nous avons à l'heure actuelle pourraient se déplacer à 200 kilomètres-heure. Mais, comme c'est le cas pour le Sprintor, la difficulté, c'est la voie ferrée, et il y a aussi d'autres facteurs qui nous empêchent d'adopter cette solution.

• 1215

You could have many other train sets like the Sprintor. The Italians are building some, the Spaniards, the French, the Swedish and the Canadians are building them. The choice is not between the Sprintor and the TGV. If it's a high speed that will go at 300, many companies could do it. If you go to 200 kilometres, you even have wider choices because the technology is not as advanced and you have more builders.

Mr. Angus: What about the other part of my question? Regardless of what technology we choose, for whatever reason, should it be a requirement that existing plants, whether it is Bombardier in both Quebec and Ontario—

Mr. de Belleval: I follow your thought. Let's put it this way, Mr. Angus. If we are the first to go ahead with a system in North America, obviously a lot of the industrial establishment will be based here. Time is the essence. If the Americans, though they are as clumsy as we are in this particular sector, if they suddenly put their hats together, they will build this thing before us and they will have the industrial base to do it. If we do it, of course Ontario and Quebec will share the industrial base, whether we choose one system or another.

Mr. Angus: I think you are missing my point, though. Should we use existing manufacturing infrastructure in Ontario and Quebec rather than creating new ones?

Mayor Doré: I think that is peripheral to the real question. It would be common sense that if we have existing facilities to use, we would use them. We have a lot of them in Ontario and Quebec right now in terms of plants that have been refurbishing trains or cars or passenger cars and the rest of it. We even have a huge plant in Montreal that will be closed by CP.

Il y a de nombreux matériels roulants qui pourraient avoir la même performance que le Sprintor. Les Italiens en fabriquent à l'heure actuelle, tout comme les Espagnols, les Français, les Suédois et les Canadiens. Le choix ne se pose donc pas uniquement entre le Sprintor et le TGV. Il y a de nombreuses sociétés qui peuvent fabriquer des trains ayant la capacité de rouler à 300 kilomètres-heure. Et si l'on réduit l'exigence à 200 kilomètres-heure, le choix est encore plus grand, parce que la technologie n'est pas aussi avancée, et il y a davantage de fabricants qui peuvent le fournir.

M. Angus: Et pour ce qui est de l'autre partie de ma question? Quelle que soit la technologie retenue, que ce soit Bombardier ou quelque autre, devrait-on exiger qu'elle soit fabriquée au Canada, au Québec et en Ontario. . .

M. de Belleval: Je comprends votre question. Disons ceci, M. Angus, si vous voulez. Si nous sommes les premiers à installer un réseau de trains rapides en Amérique du Nord, il est évident qu'une grande partie de la base industrielle se trouvera ici, au Canada. La rapidité avec laquelle nous agissons revêt une importance capitale. Si les Américains, malgré qu'ils n'en connaissent pas plus que nous dans ce domaine particulier, finissent par s'organiser, ils vont appliquer cette technologie avant nous, et ce sont eux qui auront alors la base industrielle. Si nous allons de l'avant, évidemment l'Ontario et le Québec se partageront la base industrielle en question, quel que soit le système que nous aurons choisi.

M. Angus: Vous ne répondez toujours pas à ma question. Devrions-nous utiliser l'infrastructure qui existe déjà en Ontario et au Québec plutôt que d'en créer une nouvelle?

M. Doré: Je pense que cela n'est qu'accessoire. Puisque nous avons déjà des installations en place, il serait logique de les utiliser. Nous avons déjà un grand nombre d'usines en Ontario et au Québec, à l'heure actuelle, dans lesquelles on a rénové des trains ou des wagons de passagers de toutes sortes. Nous avons même une très grosse usine à Montréal, que le CP est sur le point de fermer.

[Text]

So we have a lot of capacity to produce and areas to produce. I have always said and maintained that right now, it's not a question of doing a ridership study; it's a question of doing what we call *les avant-projets*, feasibility studies. We know that the faster the train, the better we get ridership and the more financially feasible the operation.

So you determine the speed you need, considering the distance you have to travel and the frequency you have to develop and the timeframe and the competition you are in from downtown to downtown. Once you have done that, you go to public tendering. You ask who is offering the best technology in terms of the cost, the economic spin-offs and the reliability. There are a certain number of technologies on paper, but others have been running. For sure, we know that Bombardier has the licence for the TGV. There are other North American firms now asking for a licence for other technologies. You put them together in the same bag and then you get a general result, that the best technology at the best price, in terms of reliability and spin-offs, is this one. That's the one you choose and develop accordingly.

I think Canada should make a lot of requirements in terms of the spin-offs. We will build one, which will be a project for Canada. It's a project that eventually can be used, and we know that the market for it is not in Canada. We have other markets—Edmonton–Calgary is a good market—and others can be identified. The more important markets are the U.S., including Detroit–Chicago, just after Windsor.

Mr. Angus: Let me turn to the environment. Mayor Holzman, you were right when you said that the environmentalists will be happy. Those who won't be happy are the people who do not consider themselves environmentalists but live alongside the potential high-speed track, who may not get any direct benefits because there is never going to be a stop.

Are municipalities prepared to fight on behalf of high-speed rail, or are we going to be sandbagged by municipalities participating in the blockage of the development because of pressure from their ratepayers?

• 1220

Mayor Holzman: My municipality has gone on record as being a supporter of high-speed rail and many of us on council also supported the need for expanded roadways. I for one have, because I know people have to be moved. People, cars, and buses are being moved by the roads right now, and so I recognize you may have to demolish a couple of houses or more. For the benefit of the majority and for the benefit of the community and the environment, you may have to take some of the decisions some of my colleagues don't like to take.

[Translation]

Ce n'est donc pas la capacité qui manque, ni les usines nécessaires. J'ai toujours dit et maintenu qu'à l'heure actuelle, ce ne sont pas les études de marché qui comptent le plus, mais les avant-projets, les études de faisabilité. Nous savons que plus le train sera rapide, plus il sera utilisé, et plus le projet sera viable sur le plan financier.

Il s'agit donc de déterminer la vitesse dont on a besoin, de considérer la distance à parcourir et la fréquence des départs qu'il faut envisager, et mettre aussi tout cela en rapport avec le temps dont on dispose et la concurrence qui existe d'un centre-ville à l'autre. Cela fait, on lance des appels d'offre publics. On demande qui offre la meilleure technologie, en tenant compte du coût, des retombées économiques et de la fiabilité. Il y a un certain nombre de technologies qui sont encore à l'état de projet, mais il y en a aussi quelques autres qui ont déjà fait leurs preuves. Nous savons, à coup sûr, que Bombardier possède la licence d'exploitation du TGV. Il y a aussi d'autres sociétés nord-américaines qui cherchent aujourd'hui à acquérir la licence d'exploitation de certaines autres technologies. On met tout cela ensemble, et on analyse le tout afin de déterminer la meilleure technologie au meilleur prix, en tenant compte de sa fiabilité et de ses retombées. C'est donc celle que l'on retient et que l'on applique en conséquence.

Je pense que le Canada devrait se montrer exigeant pour ce qui est des retombées. Nous allons mettre en place un réseau, qui sera un projet pour l'ensemble du Canada. C'est un projet qui pourrait être à l'avantage de tout le Canada, et nous savons que le marché pour un tel genre de projet est ailleurs qu'au Canada. Nous avons aussi d'autres marchés possibles—la liaison entre Edmonton et Calgary offre de bonnes possibilités—et l'on peut sûrement en trouver d'autres encore. Mais le marché le plus important se trouve aux États-Unis, notamment la liaison entre Detroit et Chicago, tout de suite après Windsor.

M. Angus: Parlons maintenant un peu de l'environnement. M^{me} Holzman, vous aviez raison de dire que les écologistes vont être satisfaits. Ceux qui le seront moins, toutefois, ce sont les gens qui ne se considèrent pas comme tels, mais qui habitent le long de la voie ferrée où passera le train à grande vitesse, et qui n'y verront aucun avantage direct, parce que le train ne s'arrêtera jamais chez eux.

De quel côté les municipalités vont-elles se ranger? Vont-elles militer en faveur du train à grande vitesse, ou vont-elles plutôt préférer s'opposer à la création du réseau en raison des pressions de leurs contribuables?

Mme Holzman: Ma municipalité s'est exprimée en faveur de la création d'un réseau ferroviaire à grande vitesse et un grand nombre de conseillers municipaux se sont aussi prononcés en faveur d'une amélioration du réseau routier. C'est aussi mon cas, parce qu'il faut assumer le transport. Les gens, les véhicules automobiles et les autobus doivent utiliser les routes pour se déplacer à l'heure actuelle, et je reconnais par conséquent que vous allez peut-être devoir démolir une ou deux maisons ou peut-être même davantage. Pour le bien de la majorité, de la collectivité et de l'environnement, vous aurez peut-être à prendre des décisions que certains de mes collègues préféreraient ne pas avoir à prendre.

[Texte]

I for one have no problem taking those decisions, but I think the important question as far as what you're talking about today is what it is we're trying to do here. Are we trying to have a make-work project and create a lot of jobs, or is the fundamental reason why we're here because we need to create a high-speed rail link? That's why we're here, and it has to be dependable, reliable, easily accessible, affordable and fast. Those who can provide that service for us are the ones, I'm sure, in our wisdom we will decide to have build this thing for us. Hopefully they will make use of the local infrastructure, the local employees, and the local buildings. The most important thing is to create the link. The other things will fall in place.

Mr. de Belleval: You said a corridor is already determined, which is of course approximate. Most of it touched very little on existing urbanized areas. Of course, when you determine the final alignment you would take care of that and you would take measures, as they have done in Europe, to minimize the problem.

You put sound barriers and things like that. Very few of them would be required between the Quebec City and Windsor because of the particular terrain we are using. There would be some debate in certain hot spots, but very few of them.

The main cities would not be affected, of course, because when you enter Montreal, Ottawa, or Toronto you slow down anyway, so it would be in between. As I said, look at the VIA studies and you will see where the trains are supposed to go by. You will see very few houses would be affected—some, but not many.

Mr. Angus: When you put sound barriers, you recess them in certain areas. The French and the Germans settled this problem.

Mr. de Belleval: We're not going through the main vineyards of the world.

Mayor Doré: A high-speed train, even at 300 kilometres an hour, causes less noise than a car running at 100 kilometres an hour.

Mr. Angus: You know that, I know that.

Mayor Doré: We'd be supportive. That's why it has to be done with the proper regulatory process via a public body. If you try to have done it differently, because of the numerous jurisdictions, particularly in Canada with municipal and provincial, it can be mindboggling to get the thing done. Once you decide to do it, you give the proper body the means to do it and you do the proper assessment in terms of the environment, but then you have to get it through. That's the only way you can do it. If this cannot be done by the private sector, it has to be done by a public corporation.

Mr. Angus: I must apologize. I have to leave for another hearing, so I won't be here for the rest of the testimony.

[Traduction]

Ces décisions ne me font pas peur, personnellement, mais je pense que ce qui importe avant tout, c'est ce dont nous discutons ici aujourd'hui. S'agit-il, en réalité, de lancer de stimuler la création d'emplois, ou la raison fondamentale pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui est-elle plutôt parce qu'il s'impose d'établir une liaison ferroviaire à grande vitesse entre nos principales villes? C'est bien de cela qu'il s'agit, en réalité, et le système retenu devra être fiable, d'accès facile, de prix abordable et rapide. Ceux qui sont capables de nous fournir un tel service sont précisément ceux-là à qui nous demanderons de le faire, dans notre grande sagesse. Cela ne fait aucun doute. Espérons qu'ils utiliseront l'infrastructure locale, employé la main d'oeuvre locale et les installations locales. Mais le plus important, c'est d'établir la liaison. Les autres éléments tomberont en place d'eux-mêmes.

M. de Belleval: Vous avez dit qu'un tracé est déjà arrêté, qui reste approximatif, évidemment. Il n'effleure que très rarement des zones urbaines. Évidemment, quand viendra le temps de décider le tracé final de la voie ferrée, on prendra les mesures nécessaires, comme on l'a fait en Europe, pour atténuer le plus possible les nuisances.

On installe des écrans antibruit et toutes sortes de choses de ce genre. Il y aurait très peu d'écrans antibruit qui seraient nécessaires entre Québec et Windsor, en réalité, en raison du tracé. Il y aurait bien quelques débats à certains endroits un peu plus problématiques, mais très peu.

Il n'y aurait évidemment pas de difficulté dans les grands centres, parce qu'en entrant dans Montréal, Ottawa ou Toronto, le train ralentirait de toute façon. Le problème ne serait donc pas tellement grave. Comme je le disais, jetez un coup d'oeil aux études de VIA RAIL, et vous verrez où les trains devraient passer. Vous constaterez qu'il y aurait très peu de maisons qui seraient touchées—quelques-unes, évidemment, mais pas tellement.

M. Angus: Quand on installe des écrans antibruit, on les place un peu en recul en certains endroits. Les Français et les Allemands ont réglé cette difficulté.

M. de Belleval: Le train ne passera pas à travers les plus grands vignobles du monde.

M. Doré: Un train à grande vitesse, même à 300 kilomètres-heure, fait moins de bruit qu'une automobile à 100 kilomètres-heure.

M. Angus: Vous le savez, et moi aussi je le sais.

M. Doré: Nous serions donc d'accord. C'est pourquoi il faut que ce soit fait au moyen de la réglementation appropriée par un organisme public. Si on tente de le faire autrement, compte tenu des nombreuses compétences, notamment au Canada, aux niveaux municipal et provincial, cela peut exiger des contorsions qui dépassent l'entendement. Une fois que la décision est prise, il faut donner à l'organisme approprié les moyens de réaliser le projet et faire l'évaluation environnementale qui s'impose, mais il faut alors mener la tâche à bien. C'est la seule façon de le faire. Si la tâche ne peut être exécutée par le secteur privé, il faut la confier à une société publique.

M. Angus: Je m'excuse, mais je dois assister à une autre audience. Je ne serai donc pas là pour le reste de votre témoignage.

[Text]

Mayor Holzman: Can I just remind you the Mayor of Windsor was saying they are not of immediate endorsement of companies, agencies, or concept, etc., and I would agree. I would certainly not want to see any conditions or eliminations. At this point we're looking for the creation of this link, and that's where we start off.

M. Pronovost: Madame Holzman, félicitations pour votre récente victoire électorale. Monsieur le maire Doré, dans votre présentation vous avez insisté sur le sentiment d'urgence et mentionné des études qui ont déjà été faites par VIA Rail et d'autres.

Devant notre Comité pourtant, il y a deux intervenants, jusqu'à maintenant, qui, au contraire, ont encouragé le gouvernement fédéral à ne pas se presser. C'est la compagnie ABB, le Canadien Pacifique et Air Canada qui nous l'ont demandé. Les deux, comme vous le savez, ont des intérêts très particuliers. Cependant, le Canadien Pacifique et Air Canada ont leur étude conjointe qui est censée être déposée en mars ou en avril prochain, je crois.

• 1225

Il y a également un nouveau gouvernement dans la province de l'Ontario entre-temps. Et on a vu—il faut quand même être bien franc—que le transfert entre le gouvernement libéral et le gouvernement néo-démocrate sur cette question précise n'a pas été facile. On a peut-être senti un certain flottement du côté de M. Rae qui ne nous a pas paru aussi enthousiaste que M. Peterson. Peut-être les choses ont-elles changé maintenant.

M. Doré: Il faudrait lui en parler.

M. Pronovost: Dans ces circonstances, monsieur Doré et madame Holzman, ne trouvez-vous pas qu'il serait peut-être plus prudent, pour le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement du Québec, de prendre ces quelques mois supplémentaires—qui peuvent être de 18 à 24 mois—afin de reconsidérer la question? Maintenant que nous sommes dans cette étude, je pense qu'on devrait tout de même l'accepter.

M. Doré: Vous parlez de l'étude d'achalandage?

M. Pronovost: Oui.

M. Doré: Cela va prendre 18 mois. On ne parle pas de quelques mois, on parle d'un an et demi, deux ans. Je suis profondément convaincu—et je prends l'engagement devant vous—que je vais revenir vous voir dans deux ans. Je suis sûr qu'on va peut-être se retrouver. Écoutez, il n'y a pas 50,000 firmes au Canada qui connaissent le transport. Elles se comptent sur le bout des doigts.

À ce que je sache, même si l'entente a été signée, il n'y a rien de fait actuellement. Ni le Québec, ni l'Ontario, ni le gouvernement fédéral n'ont commencé à bouger sur cette question. Quand ils vont se décider à faire faire l'étude, ils vont devoir aller rencontrer à peu près les mêmes gens qui ont fait celle-là; celle-là et d'autres parce que... on a mis 4 millions de dollars de fonds de VIA pour faire ça.

[Translation]

Mme Holzman: Puis-je vous rappeler que le maire de Windsor a dit que nous ne sommes pas encore à l'étape du choix des fabricants, des organismes ou du système, etc, et je suis d'accord avec lui. Je ne voudrais sûrement pas que l'on commence immédiatement à poser des conditions ou à écarter toutes sortes de possibilités. À l'heure actuelle, nous cherchons avant tout à établir cette liaison, et c'est par cette décision qu'il faut commencer.

Mr. Pronovost: Mrs. Holzman, congratulations for your recent electoral victory. Mayor Doré, in your presentation, you have particularly stressed the urgency and you have mentioned studies that have already been done by VIA Rail and others.

Nevertheless, up until now, we have had two different witnesses who have encouraged the federal government not to hurry. This was particularly requested by ABB, Canadian Pacific and Air Canada. Both of them, as you know, have vested interests. However, Canadian Pacific and Air Canada have a joint study that is supposed to be tabled in March or May, I believe.

In the meanwhile there is also a new government that has been elected in the province of Ontario. And we have seen—we nevertheless have to be very frank about it—that the transfer between the Liberal government and the New Democratic government on this particular question has not been easy. There has been a certain hesitation from Mr. Rae who did not seem as enthusiastic about the project as Mr. Peterson was. Maybe things have changed now.

Mayor Doré: We should talk to him about it.

Mr. Pronovost: In those circumstances, Mr. Doré and Mrs. Holzman, do you not find it might be wiser for the federal government, the government of Ontario and the government of Quebec to take those few additional months—maybe 18 to 24 months—to reconsider the question? Now that we have started the study I think we should accept that.

Mayor Doré: Are you talking about the study on ridership?

Mr. Pronovost: Yes.

Mayor Doré: It will take 18 months. We are not talking about a few months, but one and a half years, two years. I am deeply convinced—and I make the comment before you—that I will be back before you in two years. I am convinced that we might meet again on this question. Listen, there are not 50,000 firms in Canada that are competent in transportation. They can be counted on the fingers of one hand.

As far as I know, even if the agreement has been signed, nothing has been done. Neither Quebec, nor Ontario, nor the federal government have budged an inch on this question. When they finally decide to have the study done, they will have to see almost the same people who have done this one; this one and others because... VIA has spent \$4 million for this study.

[Texte]

Comme je vous l'ai dit, ce n'est pas un sondage d'opinion politique qui peut, on le sait, changer. On fait affaire à des gens qui examinent les questions de transport, qui regardent les modes de déplacement, qui ont utilisé, dans le cas de l'étude de 1989, d'après ce que je sais, les logiciels les plus sophistiqués qu'avaient mis au point notamment les firmes européennes, et notamment celle de BC Rail. Et cela a donné ce qu'on sait. On sait que c'est rentable de faire un train à haute vitesse si la vitesse commerciale est de 300 kilomètres/heure dans le corridor. Compte tenu des distances à parcourir, c'est rentable financièrement. Bien sûr, ça prend une mise de fonds du gouvernement fédéral mais elle pourrait même être envisagée d'être récupérée dans l'avenir.

Je veux bien qu'on donne du temps mais on verra ce que Air Canada et CP vont déterminer. Cela peut toujours ajouter de l'eau au moulin dans quelques mois, ça ce n'est pas important. Pour ABB, je comprends. ABB dit de ne pas bouger trop vite parce que ABB voudrait que le choix des études permette de développer sa technologie. Je n'ai rien contre la technologie de ABB; c'est une firme extraordinaire sur le plan industriel et très bien implantée au Canada. La question n'est pas qu'on est contre le choix de ABB. On pense simplement que c'est d'abord un choix de vitesse optimale pour obtenir le meilleur achalandage possible de façon à remplir les besoins des déplacements aux fins d'affaires et de divertissement et aux fins de tourisme entre nos villes. C'est le choix qu'on fait.

J'ai toujours dit que ABB est en lien avec ICE. ABB fait partie du consortium *Inter City Express* qui, lui, peut atteindre l'objectif de 300kms/heure. S'ils ne peuvent pas le faire avec *Sprinter*, c'est d'abord au gouvernement et aux décideurs de déterminer ce qu'on veut. Maintenant, quels sont les fournisseurs qui peuvent nous le fournir?

On sait que les Japonais pourraient peut-être se lancer dans la compétition. On sait que les Italiens peuvent le faire, on sait que les Allemands et que les ICE peuvent le faire, les Français aussi, avec le TGV. Et ABB fait partie du consortium large ICE. Évidemment, ils ne sont pas seuls là-dedans.

Le *Sprinter* est un train qui peut être utilisé sur d'autres lignes mais il ne satisfait pas aux exigences des 300 kilomètres/heure. On va s'arrêter là-dessus. J'ai une confiance totale dans cette technologie-là, je considère cependant qu'elle ne répond pas aux besoins qu'on s'est fixés comme étude de transport.

M. Pronovost: Monsieur le maire, ma deuxième question va être un peu complémentaire à celle-ci mais elle va être tabou. Personne n'ose la poser mais je vais vous la poser.

Le débat sur l'unité nationale, le débat sur l'avenir du Québec et du Canada, personne n'en parle en avant-scène mais je vais, moi, vous en parler par rapport à ce projet. Parce que je trouve que la question est extrêmement importante. Tout le monde en parle en coulisses mais personne n'en discute sur l'avant-scène.

Est-ce que vous pensez que cette incertitude à caractère politique dans laquelle nous sommes plongés doit être prise en ligne de compte dans l'avancement de ce projet? Parce que c'est un lien, finalement, entre le Québec et l'Ontario. Mais je pense que si tout le monde en parle derrière la scène, on doit apporter cette question sur la scène publique également. J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

[Traduction]

As I have already told you, it is not a political poll that can change, as we know. We are dealing with people who study transportation questions, who consider the modes of transportation, who have used, in the case of the study that was done in 1989, as far as I know the most sophisticated softwares that had been developed, particularly by European firms, including British Rail. And the results are as we know. We know it is profitable to establish a high speed train if the commercial speed is 300 kilometres an hour in the corridor. Considering the distances implied, it is profitable. Obviously, such a project needs capital investment from the federal government, but this investment might be recoverable in the future.

I do not mind giving some time but we will see what Air Canada and CP will determine. This might bring new elements in a few months. This is not important. For ABB, I understand. ABB wants the federal government to take its time because ABB would like time to develop their technology. I do not have anything against ABB's technology; it is an extraordinary company on the industrial point of view, which has a lot of ramifications in Canada. The question is not that we are against ABB. We simply think that it is firstly a matter of getting optimal speed that will allow the best possible ridership so as to satisfy the transportation needs for business, entertainment and tourism purposes between our cities. That is the choice that we make.

I have always said that ABB is linked with ICE. ABB is part of the Inter City Express consortium, which can reach that objective of 300 kilometres an hour. If they cannot do it with the Sprinter, the decision about what we want rests firstly with the government and decision makers. Now what companies can satisfy our need?

We know that the Japanese might enter into the competition. We also know that the Italians can do it, as it the case with the Germans and the ICE consortium, and also the French with the TGV. And ABB is part of the larger ICE consortium. Obviously, they are not alone in it.

The Sprinter is a train that can be used on other lines, but it does not satisfy the 300 kilometre an hour requirement. That's the end of it. I have a total confidence in this particular technology, but I think that it does not satisfy the needs that we have determined.

Mr. Pronovost: Mr. Mayor, my second question will be a little bit complementary to the first one, but it will be tabu. Nobody dares to ask it, but I will.

The debate on national unity, on the future of Quebec and Canada, nobody talks about it publicly, but I will do it in the context of this project because I think that the question is extremely important. Everybody talks about it in the back rooms, but nobody does publicly.

Do you think that this political uncertainty in which we are now must be taken into account in the context of this project? Because finally, it is a link between Quebec and Ontario, but if everybody talks about it in the back rooms, I think that we must also carry this question into the public arena. I would like to have your comments on that.

[Text]

[Translation]

• 1230

M. Doré: Je dois vous dire que je pense totalement l'inverse. Je pense que le plus sûr moyen de développer l'unité à l'intérieur du Canada, sur le plan politique, c'est de développer un projet moteur qui resserre davantage les liens, sur le plan économique, sur le plan des communications et sur le plan des échanges entre des villes importantes du Canada central. Et un projet qui ne sera pas uniquement à l'avantage du Canada central! C'est l'autre élément qu'il faut bien voir.

C'est vrai qu'une partie de la technologie peut venir de la base industrielle de l'Ontario et du Québec, mais elle peut aussi venir de celle de l'Alberta et de la Colombie-Britannique comme d'ailleurs. Nous ne sommes pas les fournisseurs de technologie, parce qu'il faut bien voir ce que c'est que de construire un train.

Il y a beaucoup de composantes qui entrent dans la fabrication d'un train à haute vitesse, et beaucoup de ces composantes peuvent venir de partout à travers le Canada. Ce n'est pas obligatoire qu'elles ne soient réservées qu'au seul territoire ontarien. Il est évident que les dépenses d'investissement d'une liaison à haute vitesse dans le corridor, comme presque les 70 p. 100 de la voie Québec-Windsor se fait en Ontario, vont se faire principalement sur le sol ontarien et les retombées vont se faire là en termes des dépenses de la construction de la voie, avec tout ce que cela suppose. Mais les gens qui vont fournir la technologie, l'acier, le béton, le cuivre, etc., peuvent venir de partout à travers le Canada.

C'est un faux débat de dire que pour l'Ouest c'est une catastrophe, que le gouvernement à Ottawa favorise le Centre alors que dans le fond c'est une technologie qui, finalement, profitera à tout le monde.

Si le maire de Calgary était ici, il vous dirait: j'aimerais bien qu'on développe cette technologie parce que chez nous on est preneurs, entre Calgary et Edmonton. Et il l'a déjà dit. Je suis convaincu que quand la distance entre Paris et Londres va être de deux heures trente—ce qui est prévu avec le tunnel sous la Manche—, avec les trains à haute vitesse, surtout du côté de la Grande-Bretagne, cela va complètement changer la vision des choses. Je pense que cela aura des impacts sociologiques et socio-politiques beaucoup plus importants qu'on ne peut le mesurer. À partir du moment où les Britanniques et les Français peuvent échanger presque sur une base quotidienne, il est clair que cela change les perspectives sur l'avenir.

M. Pronovost: Si je comprends bien, monsieur le maire Doré, le maire de Montréal qui nous parle aujourd'hui ne réclamera pas que le Québec et l'Ontario aient la totalité des investissements ou des retombées économiques, mais que cela pourrait être étendu à travers le pays. Le maire de Montréal n'a pas d'objection à cela.

M. Doré: D'abord, c'est impossible, et ensuite, c'est un projet canadien. Ma préoccupation c'est qu'actuellement, pour diverses raisons—y compris des lobbys contradictoires, une certaine valse d'hésitations et le fait que l'on n'ait pas une vision claire de ce qu'est le transport—, on n'arrive pas à prendre une décision.

Mayor Doré: I must tell you that my opinion is totally the reverse. I think that the best way to develop unity in Canada, at the political level, is to develop a dynamic project that tightens the links, at the economic level, on the communications and the exchanges between the most important cities of central Canada. And it is a project that will not only benefit central Canada! That is the other element that we have to consider.

It is true that part of the technology can come from the industrial bases of Ontario and Quebec, but it can also come from the industrial base of Alberta and British Columbia, as from other regions. We are not the suppliers of the technology because we have to consider what it is to build a train.

There are many components to the manufacturing of a high speed train, and many of them can come from everywhere in Canada. They do not have to come only from Ontario. Obviously, the capital spending of a high speed link in the corridor, considering that almost 70 per cent of the railway between Quebec and Windsor will be in Ontario, will mainly be done on the Ontario territory and the spin-offs will mostly be there in terms of spending for the construction of the railway, with all its requirements. But the technology, the steel, the concrete, the copper, etc., can all come from different regions of Canada.

It is a false debate to say that for the West it is catastrophic, that the government of Ottawa favours the centre when, all considered, it is a technology that will benefit all regions.

If the mayor of Calgary were here, he would tell you: I would really like to see this technology developed because in Calgary we are very interested in a link between Calgary and Edmonton. And he already said that. I am convinced that when the time between Paris and London will be two and half hours—which is what is expected with the Eurotunnel—with the high speed trains, mostly on the side of England, this will change the vision of things completely. I think this will have sociological and socio-political impacts much more important than can be measured. From the moment when the British and the French can exchange almost on a daily basis, it is clear that this changes the perspectives on the future.

Mr. Pronovost: If I understand you correctly, Mayor Doré, the mayor of Montreal who is here today will not request for Quebec and Ontario the totality of the investments and the economic spin-offs. They could be spread all over the country. The mayor of Montreal does not object to that.

Mayor Doré: First of all, it is impossible, and secondly, it is a Canadian project. My concern is that actually, for different reasons—including contradictory pressures, a certain hesitation waltz and the fact that we do not have a clear vision of what transportation is all about—we do not seem to be able to make a decision.

[Texte]

J'ai l'impression qu'il y a des gens qui ne lisent pas tous les rapports; je ne sais pas si ce sont les hauts fonctionnaires qui alimentent mal leurs ministres, mais il me semble que depuis le temps que l'on en parle, on a ce qu'il faut, actuellement, pour prendre des décisions.

Ma crainte, c'est que si on ne les prend pas, on vient de rater un virage technologique extraordinaire. On va mettre 900 personnes à pied aux usines Angus à Montréal, parce que le transport ferroviaire traditionnel, tel qu'on le connaît, est en déclin, mais surtout à cause d'une compétition souvent injuste qui est faite par le transport routier et à cause des charges outrancières que l'on a faites au transport par rail au Canada pour le transport des marchandises.

On a signé un peu le déclin du transport passager par rail, dans un pays qui a été fondé, en passant, sur des infrastructures stratégiques qui étaient celles du chemin de fer. Le virage que l'on doit prendre au tournant du XX^e siècle, c'est celui de pouvoir faire une nouvelle révolution industrielle autour du rail.

Et j'insiste, cela n'est pas seulement à l'avantage du Québec et de l'Ontario, c'est à l'avantage de tout le Canada. On a vu que même une technologie française utilisée dans le métro de Montréal a permis à Bombardier de l'exporter ailleurs. On pourrait très bien concevoir que n'importe quelle technologie développée ici pourrait être exportable, non seulement en Amérique du Nord, mais partout ailleurs dans le monde.

M. Pronovost: J'aurais une dernière question, monsieur le président. Le Comité, pour votre information, a voyagé en Europe il y a quelques semaines et en Belgique notamment. On s'est rendu compte que les producteurs agricoles s'apprêtaient, avec d'autres dirigeants municipaux d'une petite municipalité, à faire un lobbying très puissant contre l'implantation de trains à très grande vitesse à travers la Belgique. C'est un exemple qui est peut-être boiteux, mais je l'ai quand même emprunté.

L'Union des producteurs agricoles du Québec a gagné une bataille à Louiseville, dans ma région, pour empêcher l'implantation de Reynolds, grâce à la Commission de la protection du territoire agricole qui a donné raison à l'UPA. Et la Reynolds ne s'est pas implantée à Louiseville. Est-ce que l'Union des producteurs agricoles au Québec—et peut-être même l'Ontario Municipal Board qui est très sévère en termes d'implantation de nouvelles structures—a été consultée par le gouvernement du Québec?

[Traduction]

I have the impression that some people do not read all the reports. I do not know if it is the officials who do not feed their ministers properly, but it seems to me that after all the time that we have spent talking about it, we have every piece of information that we need, actually, to make decisions.

My concern is that if we do not make those decisions, we will have missed an extraordinary technological opportunity. Nine hundred people are going to be laid off at Angus plants in Montreal because the traditional railway transportation as we know it is in its decline, but mostly because of a competition, often unfair, from the road transportation sector and because of the excessive charges that have been imposed for the transportation of merchandise by rail in Canada.

We have provoked in a certain way the demise of rail passenger transportation in the country that has been based on strategic infrastructures which were the ones of the railway. The new orientation that we must take at the turn of the 21st century, is to be able to make a new industrial revolution with the railway.

And I insist that it is not only to the benefit of Quebec and Ontario but of all the regions of Canada. We have seen that even a French technology used in the Montreal subway has allowed Bombardier to export it elsewhere. It would be conceivable that any technology developed here could be exported, not only in North America but everywhere in the world.

Mr. Pronovost: I would have a last question, Mr. Chairman. For your information, the committee has travelled to Europe a few weeks ago, and particularly to Belgium. We have noticed that the farmers were getting ready, with other municipal leaders of a small municipality, to mount a very strong lobby against the construction of a very high speed train link through Belgium. This example might not be completely pertinent, but I have nevertheless borrowed it.

L'Union des producteurs agricoles du Québec has won a battle in Louiseville, in my region, to prevent Reynolds from building a plant, thanks to the Commission de la protection du territoire agricole which has agreed with UPA. And Reynolds did not build a plant in Louiseville. Has the Union des producteurs agricoles du Québec—and maybe the Ontario Municipal Board which is very strict in terms of building new structures—been consulted by the Government of Quebec?

• 1235

C'est beau d'avoir un projet, mais si on a droit à des audiences publiques interminables au Québec à ce sujet, à cause d'un impact sur les terres agricoles...! Et vous savez très bien, monsieur le maire Doré, comment l'UPA est très sensible à toutes ces questions-là. Quelles sont les discussions qui ont déjà eu lieu? Pensez-vous que nous pouvons réussir à obtenir un consensus au Québec et aussi en Ontario avec les producteurs agricoles des deux provinces?

M. Doré: Pour commencer, je n'ai pas eu, moi, de discussions avec les gens de l'UPA là-dessus. J'en ai eues sur d'autres choses.

It is nice to have a project, but if there are public consultations with no end in Quebec because of an impact on the farmlands...! And you very well know, mayor Doré, how very sensible UPA is about those kinds of questions. What discussions have there been already? Do you think that a consensus in Quebec and also in Ontario is possible with the farmers of both provinces?

Mayor Doré: First of all, I personally haven't had any discussion on this subject with the people from UPA. I have had a few on other topics.

[Text]

M. Pronovost: Ils sont souvent surprenants, monsieur Doré.

M. Doré: Ah mais, j'ai de bonnes relations avec les gens de l'UPA sur d'autres questions! Cela dit, je ne pense pas que le problème se pose très sérieusement. D'abord, le Canada ce n'est pas la Belgique ni la France. Nous sommes un vaste pays. Le fait que l'on y trouve 14 millions de personnes et un potentiel de 36 millions de passagers, cela n'est quand même pas un corridor à ce point dense que se soit infranchissable.

L'autre élément, c'est que toutes les études ont toujours conclu qu'une bonne partie d'une voie dédiée devrait utiliser, pour une bonne part, les entrées existantes. Elles existent déjà. De mémoire, l'étude de VIA démontrait qu'on pourrait utiliser 70 à 75 p. 100 des entrées existantes et qu'on avait besoin d'une nouvelle voie sur à peu près 20 à 25 p. 100, et pour l'essentiel des nouvelles voies, elles n'étaient pas situées en territoire densément peuplé, ni en zone agricole d'ailleurs privilégiée.

Il ne me semble donc pas qu'il y ait un problème majeur de ce point de vue. Et je pense qu'il faut rappeler qu'au total, un train à haute vitesse consomme fort peu de terrain: 1,200 kilomètres de voies, si on devait exproprier pour le tout, c'est la moitié de ce que cela prendrait comme surface pour faire un deuxième aéroport à Toronto, un nouvel aéroport, dis-je, tout simplement dans une grande ville. Cela consomme relativement fort peu de terrain.

Là où il y a des problèmes environnementaux, M. Angus l'a dit tantôt, on les a réglés généralement en faisant descendre la voie dans des tranchées qui coupent à peu près le bruit ou en mettant des murs anti-bruit lorsqu'elle est de niveau. Et, encore une fois, un train à haute vitesse à 300 kilomètres à l'heure, cela ne produit pas du bruit longtemps quand ça passe. Cela fait relativement moins de bruit, toutes proportions gardées, que le transport routier, camion ou auto.

M. Pronovost: Merci, monsieur le président.

Mr. Wilson: Mr. Chairman, I'd like to raise four points, if I may. The first relates to the adequacy of service within the Montreal-Toronto-Ottawa triangle.

It seems that in general, the road and air links are considered adequate. Whether or not they were high speed, there would have to be continued expenditures on road and airport infrastructure. I believe the industrial development material put out by your respective cities speaks well of road and air access. In light of that, I'm wondering how it's possible to justify additional massive public input into high-speed rail, whether it be federal, provincial, municipal or a combination thereof. How is it possible at this point in time to justify incremental public moneys going into this mode, which in essence is going to compete for the same business?

[Translation]

Mr. Pronovost: They are often surprising, Mr. Doré.

Mayor Doré: But I had good relations with the people from UPA on other topics! That being said, I don't think that the problem is very serious. First, Canada is not Belgium nor France. Canada is a vast country. The fact that there are 14 million people and a potential of 36 million passengers, this is not a corridor so densely populated that it is insurmountable.

The other element is that all the studies have always concluded that a good part of a dedicated railway should use existing right-of-ways. They are already there. If I remember well, in the study made by VIA, it was indicated that we could use between 70 and 75% of the existing right-of-ways and that we needed new tracks on about 20 to 25% of the corridor, and the most important part of the new lines were not in highly populated areas nor on farming land.

There doesn't seem to be any serious problems from this point of view. And I think it is important to remember that globally, a high speed train does not need very much land. If we had to expropriate lands for 1,200 kilometres of railways, that would represent only half of the land that would be needed to build a second airport in Toronto, a new airport, in fact, in a major city. It is relatively negligible.

Where there are environmental problems, as Mr. Angus said a while ago, the solution has generally been to recess the railway in trenches that cut down the noise or to install sound barriers when the railway is at ground level. And again, a high speed train, at 300 km an hour, does not make noise for very long when it goes by. In all proportions, it makes relatively less noise than road transportation by trucks or cars.

Mr. Pronovost: Thank you, Mr. Chairman.

M. Wilson: Monsieur le président, je voudrais soulever quatre points en particulier, si vous me le permettez. Le premier a trait à la qualité du service dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa.

En règle générale, il semble que les liaisons routières et aériennes sont considérées comme étant adéquates. Qu'il y ait ou non un train à haute vitesse, les infrastructures routières et aéroportuaires exigeraient encore des dépenses continues. Je pense que les documents sur le développement industriel que vos municipalités respectives ont publiés sont plutôt positifs à l'égard de l'accès par la route et l'air. Dans ces conditions, je me demande comment on peut justifier un investissement public additionnel aussi énorme pour une liaison ferroviaire à haute vitesse, que ce soit dans le contexte fédéral provincial ou municipal, ou par une combinaison quelconque de ces compétences. Comment peut-on aujourd'hui justifier d'affecter encore davantage d'argent du contribuable à ce mode de transport particulier qui fera, en réalité, double emploi avec le transport routier et aérien?

[Texte]

Mayor Holzman: In fact the city of Ottawa does not have good road connections to the 401. We are still on the waiting list to get something more than just the two lanes we have now. Highway 16 is supposed to be expanded to four. So we don't have good road links out of the city.

Mr. de Belleval: For four months of the year, they are not good anyway.

Mayor Holzman: Yes, that's right, we have a lot of snow. With regard to air travel, we don't have direct links from Ottawa to Chicago, as an example. Generally speaking, every plane that goes anywhere into the U.S. has to go through Toronto.

We do not have good air links out of Ottawa and we do not have good road links out of Ottawa. Public moneys, private moneys—money is going to have to be spent to work on these links. So the train is a very good option for us.

• 1240

Mayor Doré: You could say the same thing for Quebec City. If my colleague from Toronto was here, he would say that they have problems of road congestion in getting out of the city, and problems with Pearson in terms of congestion, and you know right now when you look at the reliability of different modes of transport, although VIA is running with 30-year-old trains and cars, it now has attained 90% reliability and efficiency, which is much better than the airports. And why? Because a lot of the problems. . . You never know when you can land and you're not sure when you can take off at Pearson, which is one of the major hubs in Canada right now.

In terms of travel, the estimation has been that we're losing \$150 million a year in terms of lack of adequacy and efficiency in terms of transport, and loss of time to and fro airports. Because you can't work in a car and a taxi, you can't work while you're sitting in the airport, you can't work while you're sitting in a plane, you can't always, but it's not very convenient and efficient to do it.

This is not the case with rail. Rail is downtown-to-downtown connection. As soon as you are on board you can start working. You can be connected to phones, to fax machines, PCs, computers, and the rest of it. I mean, it's your office, and it's one of the most convenient ways of doing business right now in terms of transport. That's why it's getting a lot of the market.

Denmark has decided to invest in new trains that are literally mobile offices in existing facilities because they're catching up a lot of the air transport that clogs airports and airstrips and oversaturated traffic.

[Traduction]

Mme Holzman: En fait, la Ville d'Ottawa n'est pas tellement bien équipée pour ce qui est des routes qui mènent à la 401. Nous sommes encore sur la liste d'attente pour obtenir autre chose que les deux voies que nous avons à l'heure actuelle. On est censé transformer la route 16 en une route à quatre voies. Ottawa n'est donc pas tellement gâtée pour ce qui est des routes d'accès.

M. de Belleval: Pendant quatre mois de l'année, en tout cas, on ne peut pas dire que les routes soient tellement bonnes.

Mme Holzman: Oui, vous avez raison, nous avons beaucoup de neige. Pour ce qui est de l'avion, par exemple, nous n'avons pas de liaison directe entre Ottawa et Chicago. En règle générale, tous les avions à destination des États-Unis doivent passer par Toronto.

En résumé, les liaisons aériennes et les routes pour sortir d'Ottawa ne sont pas tellement bonnes. Il va falloir consacrer de l'argent à ces liaisons—de l'argent autant du secteur privé que du secteur public. Le train nous apparaît donc comme une option fort valable.

M. Doré: On pourrait en dire autant pour la ville de Québec. Si mon collègue de Toronto était ici aujourd'hui, il vous dirait qu'il y a des problèmes d'embouteillage pour sortir de Toronto et que l'aéroport Pearson est aussi congestionné, et si l'on considère la fiabilité des différents modes de transport, malgré le fait que VIA utilise des trains et des wagons qui ont 30 ans, on peut constater que VIA a atteint un taux de fiabilité et d'efficacité de 90 p. 100, ce qui est de beaucoup supérieur aux aéroports. Et pourquoi cela? Parce qu'une grande partie des problèmes. . . On ne sait jamais quand on peut atterrir ou décoller à l'aéroport Pearson, l'une des principales plaques tournantes au Canada à l'heure actuelle.

Au cours des déplacements qui sont effectués au Canada, on a évalué qu'il se perd 150 millions de dollars par année en raison du manque d'efficacité du transport, et de la perte de temps qu'entraîne l'aller-retour aux aéroports. On ne peut pas travailler dans une automobile ou un taxi, on ne peut pas travailler à l'aéroport, on ne peut pas travailler dans un avion—on peut toujours le faire—mais ce n'est pas tellement pratique et efficace.

Ce n'est pas le cas avec le transport ferroviaire. Le rail relie des centre-villes. Dès que l'on monte à bord du train, on peut commencer à travailler. On peut avoir accès à des téléphones, des télécopieurs, des ordinateurs, et tout ce que vous voudrez. On peut y avoir son bureau, en quelque sorte, et c'est l'un des moyens les plus pratiques de faire des affaires à l'heure actuelle dans le domaine des transports. C'est ce qui explique son succès.

Au Danemark, on a décidé d'investir dans de nouveaux trains qui sont littéralement des bureaux mobiles, parce qu'ils permettent de détourner une bonne partie du trafic aérien qui engorge les aéroports et les pistes et qui cause les embouteillages.

[Text]

Even in Canada that applies. I don't agree that there is an inadequacy of service right now with roads and air links, and I think that instead of investing in new ones we could look at alternatives that are environmentally more suitable, much more efficient from a business standpoint, and can add ridership for other events, particularly tourism and for recreational purposes.

I mean, a lot of the museums in Ottawa... If Ottawa and Montreal were linked with high-speed trains, particularly with what the French have done, with a little bit of family fares for the weekend... They've induced traffic by 35% or 40% on the weekends, and a lot of people now have access to cultural equipment, museums, and the rest of it, because they are accessible. They can do a round trip in a day and see things. The same thing for Quebec, and I say the same thing eventually for Toronto and elsewhere.

Mr. Wilson: Just as an aside before I go to the second point, Mayor Doré, I'm wondering, you mentioned that VIA was 90% reliable. I don't know where that comes from, whether there is some study that indicates that and whether the study compares reliability of automobile trips and air trips. I'd be interested to know if there is such a study and whether it could be tabled with the clerk for comparative purposes.

The second point I wanted to raise I guess related to these matters of congestion and of pollution, because I think there are some very valid arguments in favour of high-speed to the extent that they can reduce environmental pollution, reduce congestion on the roads and so on.

We have had in front of us witnesses who say that the high-speed rail really has very little to do with automobile traffic. They can't see inter-city auto traffic being appreciably reduced and certainly would have nothing to do with partial trips. The problem seems to be the congestion in and around the big cities, and the question is would perhaps money not be better spent in improving the moving of commuters within the cities, extending metro and so on?

Mayor Doré: Well people have to travel between cities.

Mayor Holzman: We're spending millions and millions of dollars making it easier for people in the region of Ottawa-Carleton to get to other parts of the region of Ottawa-Carleton, but the world is greater than Ottawa-Carleton. Some of my colleagues may not think so, but we do have to get to Toronto and Windsor and Montreal, and presently we fly.

• 1245

Mr. de Belleval: Sir, I dispute your assertions from two points of view. When you say "invest a lot of money in a new system", we are now wasting a lot of money on an old system, the railroad system.

[Translation]

Cela vaut aussi pour le Canada. Je ne suis pas d'accord au sujet de l'insuffisance du service à l'heure actuelle, pour ce qui est des liaisons routières et aériennes, et je pense que, plutôt que d'investir dans de nouvelles liaisons de ce genre, nous ferions mieux d'examiner d'autres modes de transport qui sont plus acceptables sur le plan de l'environnement, beaucoup plus efficaces sur le plan des affaires et qui peuvent susciter une nouvelle clientèle, notamment touristique.

Avec tous les musées qu'il y a à Ottawa... Si Ottawa et Montréal étaient reliés par des trains à grande vitesse, particulièrement si l'on prend l'exemple de ce que les Français ont fait, en offrant des tarifs familiaux pendant les fins de semaine... Ils ont accru la clientèle de 35 ou 40 p. 100 pendant les fins de semaine, et il y a aujourd'hui bien des gens qui ont désormais accès aux manifestations culturelles, aux musées, grâce à cela. Ils peuvent faire un aller-retour dans une journée et voir bien des choses. Ce pourrait être possible pour Québec, et devenir aussi une réalité pour Toronto et d'autres villes.

M. Wilson: Soit dit en passant, monsieur Doré, avant de passer au deuxième point, vous avez mentionné que VIA Rail avait un taux de fiabilité de 90 p. 100. Je ne sais pas d'où provient ce chiffre, s'il se trouve dans une étude quelconque et si ce taux de fiabilité a été établi en rapport avec celui de l'automobile et de l'avion. Je voudrais savoir si une telle étude existe et s'il serait possible que le greffier en obtienne un exemplaire pour fins de comparaison.

Mon deuxième point porte sur la congestion et la pollution, parce que je pense qu'il y a un certain nombre d'arguments fort valables qui prèchent en faveur du train à grande vitesse, dans la mesure où il peut réduire la pollution et la congestion des routes, etc.

Nous avons reçu des témoins qui ont soutenu que le train à grande vitesse n'a pas grand chose à offrir pour ce qui est de la circulation automobile. Ils ne pensent pas qu'un tel train contribuera tellement à réduire la circulation automobile entre les villes et ne voient absolument aucun avantage pour ce qui est des déplacements sur de courtes distances. La difficulté semble être la congestion dans et autour des grands centres, et l'on se demande s'il ne serait pas plus utile d'investir pour améliorer les déplacements entre les banlieues et le centre des grandes villes, prolonger le métro etc. . .

M. Doré: Les gens doivent se déplacer entre les villes.

Mme Holzman: Nous dépensons des millions et des millions de dollars pour permettre aux gens de la région d'Ottawa-Carleton de se rendre plus facilement dans d'autres parties de la région d'Ottawa-Carleton, mais le monde ne se limite pas à Ottawa-Carleton. Certains de mes collègues ne sont peut-être pas d'accord avec moi, mais nous devons parfois nous rendre à Toronto, à Windsor et à Montréal, et à l'heure actuelle, nous prenons l'avion.

M. de Belleval: Monsieur, je ne suis pas d'accord avec deux de vos affirmations. Lorsque vous parlez d'investir beaucoup d'argent dans un nouveau système, il se trouve que nous en gaspillons déjà beaucoup dans un vieux système, dans le réseau ferroviaire.

[Texte]

I will just try to picture how you could finance the high-speed train between Montreal and Toronto, the most efficient part of the corridor from a financial point of view. You would not invest a damn cent of public money into this particular sector. It wouldn't cost you a damn cent.

If you look at those studies, if you read them, you will see that it is self-financing on this particular stretch of road. As a matter of fact, it would be more than self-financing. It would contribute a lot of surplus money with which you could finance the rest of the corridor that's not as good from a financial point of view.

It's estimated that it will cost \$3.5 billion. The surplus revenue you would get from the operation would probably pay, over a 30-year period, for that \$3.5 billion. In addition to that, you must take into consideration that especially in a low economic cycle, as now, the various governments, provincial and federal, will retrieve about 30% to 40% of that \$3.5 billion directly into their pockets through fiscal revenue. Nobody talks about that. Of course this is not as true if you are in a high cycle. But when you are in a low cycle, as you are now, building a train is building a road, more or less. That's what it is for 80% of it. You have a lot of truckers, you have a lot of quarries, you have a lot of cement plants idle now. People who are idle would be employed if you were to start this project tomorrow.

So in addition to the direct financial benefits that you see, you would benefit fiscally and from other areas. You have a lot of external economies in such a project that do not accrue to the operators—which is a pity, but that's the case—but to the society as a whole, to the governments. You must put that into the equation. You wouldn't put a cent of public money into that, especially the Montreal-Toronto area.

The second assertion is that we now have a good system. But we don't have a good system. We have one of the worst systems in the western world. Our roads are deteriorating rapidly. In our climate in many periods of the year, they are dangerous. For obvious reasons, we kill more people every winter than in summer.

The system is deteriorating. The road system is deteriorating because trucks have taken over the route. At the same time we're killing the passenger trains, I suppose you realize that, especially in eastern Canada, we are also killing the freight trains. Freight trains are going bankrupt in eastern Canada. If CN and CP had free will to do whatever, they would close all eastern Canada railroad systems, because they are losing money on it, except on a very few short stretches.

[Traduction]

Je vais essayer de vous montrer comment on pourrait parvenir à financer un train à grande vitesse entre Montréal et Toronto, soit dans le corridor le plus rentable du point de vue financier. On n'investirait pas un seul denier public dans ce secteur, cela ne coûterait absolument rien à l'État.

Si vous vous penchez sur ces études, si vous en prenez connaissance, vous constaterez que ce tronçon peut s'autofinancer, et plus encore. Il permettrait même de dégager des excédents grâce auxquels on pourrait financer le reste du corridor, qui n'est pas aussi rentable.

On estime qu'il en coûterait 3,5 milliards de dollars, et l'excédent de revenu que l'on dégagerait de cette exploitation permettrait sans doute de rembourser cette somme de 3,5 milliards de dollars sur une période de 30 ans. De plus, vous devrez tenir compte du fait que, dans la période de dépression du cycle économique que nous traversons actuellement, les différents gouvernements, provinciaux et fédéral, retireraient directement quelque 30 p. 100 à 40 p. 100 de ces 3,5 milliards de dollars sous forme de recettes fiscales. Et de cela, personne ne parle. Bien sûr, les choses seraient quelque peu différentes en haut de la vague économique, mais au creux de la vague, comme c'est actuellement le cas, la construction d'un réseau ferroviaire s'apparente, plus ou moins à la construction d'une route. C'est à cela que se ramènent 80 p. 100 de tout ce projet. À l'heure actuelle, beaucoup de camionneurs, de carrières et de cimenteries fonctionnent à faible régime. Or, tous ces secteurs qui sont plus ou moins inoccupés pour l'instant pourraient lancer ce projet dès demain.

Donc, outre les avantages financiers directs, vous pourriez bénéficier de retombées fiscales et autres. Un tel projet comporte de nombreuses économies externes qui ne profitent pas aux exploitants—c'est regrettable, mais c'est ainsi—mais bien à la société toute entière, aux gouvernements. Il faut tenir compte de tout cela dans le calcul. Vous n'auriez pas à investir un seul denier public, surtout pas sur le tronçon Montréal-Toronto.

Deuxièmement, vous avez dit que nous disposions d'un bon système, or ce n'est pas le cas. Nous avons un des pires systèmes de transport du monde occidental: nos routes se détériorent rapidement et, à cause de notre climat, elles sont très dangereuses en certaines périodes de l'année. Pour des raisons qui doivent nous sauter aux yeux, notre réseau routier tue plus de personnes l'hiver que l'été.

Et ce réseau routier est en train de se détériorer à cause des nombreux camions qui l'ont littéralement envahi. Vous serez sans doute rendu compte que, dans le même temps où l'on condamne à mort les trains de voyageurs, surtout dans l'Est du pays, on fait aussi un sort aux trains de marchandises, qui vont littéralement faire faillite dans l'Est. Si on donnait à CN et à CP la possibilité de faire ce qu'elles veulent, elles abandonneraient certainement toutes les dessertes ferroviaires dans l'Est du Canada parce que, à quelques tronçons près, elles sont toutes déficitaires.

[Text]

So trucks are killing the roads; they are really reducing their economic value. The air system is worse than it has ever been. I have come here from Quebec City. I left at 7 a.m. and had to take what I would call a "glorified flying bus", a Dash-8. Technically, it's a wonderful aircraft, but it's awful as a means of transportation for people. That's what we have.

I could have boarded a decent train anywhere in the world in an area the size of Quebec and Ontario, with their population, to come to Ottawa. I had to pay a hefty price to take this airplane—going through Montreal, by the way; I couldn't come direct. Two of the principal capitals of this country don't connect because it is not economical to connect them. That is ridiculous, really ridiculous.

Especially in Quebec City. . . Mayor Doré was talking about the "Ungava of North America". But Quebec City does not want to become the Ungava of Ontario and Montreal because we are at the end of the line. If we don't have a high-speed train in the near future, we are the number two city as a pleasure tourist destination in this country. . . But without the train people do not want to have conventions in Quebec City any more. It is too cumbersome to fly into Quebec City. We don't have a good system.

• 1250

Mr. Wilson: My question had to do with automobile traffic. In any event, the third part of your answer relates to the third point I wanted to raise and, indeed, it had to do with economic conditions. My question was whether you viewed high speed as an economic stimulus, as a megaproject, or as a regional development program for central Canada—a "Big O", a Skydome, a Mirabel, whatever, something to get people working.

Mr. de Belleval: Don't compare that to those disasters, because it would be a self-paying proposal over 30, 50, or 60 years.

Mr. Wilson: What about the others I mentioned in the beginning?

Mayor Doré: Mirabel was an ill-conceived, unstrategically and unneeded investment. If we at one time decided to put that money into the rail system in Canada, we wouldn't be here to discuss how to upgrade it.

I honestly think it has tremendous economic spinoffs. I think it is totally true, and 30% to 40% of fiscal revenue in major projects is not neglectable per se. It would generate for a lot of suppliers and companies in Canada the possibility of not only temporary jobs during construction, but also permanent jobs and put them in the situation where they would be much more competitive worldwide, for needs that have been proven to exist. Mellon Institute is one of the

[Translation]

Donc, les camions détruisent nos routes, ils en réduisent la valeur économique. Quant au transport aérien, il n'a jamais été aussi mauvais. Pour venir de Québec, ce matin, j'ai dû partir à sept heures et prendre ce que j'appelle un autobus volant glorifié, autrement dit un Dash-8. Sur le plan technique, il s'agit d'un excellent appareil, mais c'est une véritable charrette pour les passagers. Voilà à quoi on est réduit.

N'importe où ailleurs dans le monde, dans une région ayant une population comparable à celle de l'Ontario et du Québec, j'aurais pu prendre un train tout à fait acceptable pour me rendre à Ottawa. Or, j'ai dû payer une forte somme pour prendre l'avion et, soit dit en passant, j'ai même dû faire escale à Montréal, il n'y a même pas de vol direct. Il n'est pas possible de relier directement deux des principales capitales du pays, parce que la liaison n'est pas économique. C'est ridicule, tout à fait ridicule.

Pour ce qui est de Québec, en particulier. . . Le maire Doré a parlé de la Ungava de l'Amérique du Nord. Eh bien, Québec ne veut pas devenir l'Ungava de l'Ontario et de Montréal, parce qu'elle se trouve en bout de ligne. Nous sommes la deuxième ville de destination touristique au Canada et, sans un train à grande vitesse, nous ne pourrions plus offrir de congrès à Québec, parce que les liaisons aériennes avec la capitale québécoise ne sont pas suffisamment bonnes. Nous ne disposons pas d'un bon système.

M. Wilson: En fait, ma question concernait la circulation automobile. Quoi qu'il en soit, dans la troisième partie de votre réponse, vous avez en fait répondu au troisième point que je voulais aborder, celui des conditions économiques. Je voulais savoir comment vous considériez, personnellement, le projet de train à grande vitesse: s'agit-il d'un stimulant économique, d'un méga-projet ou d'un programme de développement régional pour le centre du Canada, autrement dit l'équivalent d'un «Big O», d'un Skydome, d'un autre Mirabel ou de quelque chose du genre, pour créer des emplois.

M. de Belleval: Ne comparez surtout pas le TGV avec ces éléphants blancs, parce que le projet qui est proposé s'auto-rembourserait sur 30, 50 ou 60 ans.

M. Wilson: Et les autres, dont j'ai parlé au début?

M. Doré: Mirabel est un investissement mal planifié, non stratégique et inutile. Si, à un moment ou à un autre, on avait pu décider d'investir l'argent qu'il a coûté dans le réseau ferroviaire du Canada, nous ne nous trouverions pas ici, aujourd'hui, en train de nous entretenir sur les façons de l'améliorer.

Honnêtement, je crois qu'un tel projet comporte énormément de retombées économiques, et des recettes fiscales de l'ordre de 30 à 40 p. 100, dans un projet de cette envergure, sont loin d'être négligeables. Grâce à un TGV, de nombreux fournisseurs et entreprises auraient la possibilité de créer non seulement des emplois temporaires pendant la construction, mais également des emplois permanents qui les amèneraient à être beaucoup plus concurrentiels à l'échelle

[Texte]

most highly praised research centres in the United States. They made a very thorough study of what the market is. I think we have something here.

As for the question you addressed earlier on the car, in the Toronto-Montreal corridor that is not really the case. It would be the case between Montreal and Ottawa, it would be the case between Montreal and Quebec, for sure, and that has to be taken into account. The French do these kinds of studies, and I think it is one of the things that should be done eventually to put into perspective, not only the investment, the return on the investment, the financial return of the operating compared with ridership, but also to integrate all the other aspects that give you what the French call *un bilan de société* ou le *rendement social*, the social return.

For example, one of the things they discovered is the reduction not only in debts but also in wounded persons on roads or through other modes of transportation. Less hospitalization translates into 1% to 2% of the total benefits of the system. If can't believe that this system can generate 15%, 1% or 2% comes from these kinds of savings. In the Montreal-Toronto corridor, that is not the case, but in the shorter corridors, it is the case.

The operator doesn't get it, but the governments get that in terms of benefits, in terms of better quality. We know, energy-wise, a plane is five times more of a polluter and takes more energy than the high-speed electrified train. We know it is cheaper than cars. We know cars are the worst polluter in terms of the atmosphere.

All these benefits are tangible and they eventually can be calculated. We don't take them into account, but they are important spin-offs of these decisions we can take.

Mr. de Belleval: You cannot export a stadium. You cannot export an airport. You cannot export a road, but you can export rolling stock, you can export trains, you can export the software needed to develop the automatic system and all that. These are permanent exportations. This is why you cannot compare that with the kinds of infrastructure you just talked about.

[Traduction]

internationale, et cela dans des secteurs où l'on sait que les besoins existent. Le Mellon Institute, l'un des centres de recherche les plus réputés aux États-Unis, a effectué une étude poussée sur le marché que représente ce secteur d'activité. D'ailleurs, je crois que nous avons quelque chose à ce sujet.

Quant à l'utilisation de la voiture, dont vous parliez plus tôt, dans le corridor Toronto-Montréal, les choses ne sont pas telles que vous les avez dépeintes. Par contre, ce serait le cas entre Montréal et Ottawa, de même qu'entre Montréal et Québec, mais on en a tenu compte. Les Français ont effectué ce genre d'étude, et nous devons sans doute les imiter, non seulement pour nous faire une idée des investissements nécessaires, du rendement du capital investi, des retours financiers d'exploitation ou en regard du coefficient de remplissage, mais également pour intégrer tous les autres aspects qui font partie de ce que les Français appellent un bilan de société, ou le rendement social.

C'est ainsi, par exemple, qu'ils ont constaté que le TGV entraînait non seulement une diminution de la dette, mais également une réduction du nombre des victimes de la route ou des autres modes de transport. La diminution des frais d'hospitalisation se traduit par un avantage total de 1 à 2 p. 100 imputable au TGV. Ainsi, même si l'on n'est pas convaincu qu'un tel système puisse donner lieu à des retombées de 15 p. 100, au moins peut-on retenir ces 1 ou 2 p. 100. Certes, ce ne sera pas le cas dans le corridor Montréal-Toronto, mais c'est ce qui se produira dans les corridors plus courts.

Ce n'est pas l'exploitant qui profite de ce genre de retombées, mais plutôt les gouvernements, par une amélioration de la qualité globale des services offerts. Sur le plan énergétique, on sait qu'un avion pollue cinq fois plus et consomme plus d'énergie qu'un train électrifié à grande vitesse. Pourtant, l'avion revient moins cher à la société que l'automobile, qui, comme nous le savons, est la principale responsable de la pollution atmosphérique.

Tous ces avantages sont palpables, et l'on peut parvenir à les calculer. Pour l'instant, on n'en tient pas compte, mais il faut savoir qu'il s'agit d'importantes retombées des décisions éventuelles que nous serons appelés à prendre.

M. de Belleval: Il n'est pas possible d'exporter un stade, un aéroport ou une route, mais on peut exporter du matériel roulant, on peut exporter des trains, et toute la technologie douce entrant en jeu dans la mise au point d'un système automatique et de tout le reste. Tout cela peut être source d'exportations permanentes. C'est pour cela qu'on ne peut faire la comparaison avec les infrastructures dont vous venez de parler.

• 1255

Mayor Holzman: We have spoken about the movement of people, but there must be numerous studies that show the volume of goods that get moved by train as opposed to truck. Trucks are even more polluting than automobiles and buses, so there has to be some economic spin-off as well as environmental impact. I am not familiar with that, but I am sure others are. I would concur with everything else that was said.

Mme Holzman: On a parlé de mouvement de personnes, mais il existe nombre d'études portant sur le volume de marchandises transportées par train plutôt que par camion. Les camions polluent beaucoup plus que les automobiles et les autobus, de sorte qu'outre les retombées économiques, on bénéficiera d'une diminution des effets environnementaux. Je ne suis pas très versée dans cette question, mais je suis certaine que d'autres le sont. À part cela, je suis d'accord avec tout ce qui s'est dit d'autre.

[Text]

Mr. Keyes: Mr. de Belleval, in part of your discussion with Mr. Wilson...there was a conflict in one of your remarks. Earlier in our discussion you said that as the Ontario-Quebec task force reported, a 300-kilometre-per-hour system would be the only way to go. In your remarks to Mr. Wilson, you stated that to launch a system such as this would cost \$3.5 billion. If you support a 300-kilometre-per-hour system, that entails TGV equipment and a dedicated track system, which cost a lot of money. A dedicated track system in combination is not \$3.5 billion but in fact close to \$8 billion.

Mr. de Belleval: No, if you read that... I suppose you have read it—did you?

Mr. Keyes: Yes, I read it.

Mr. de Belleval: If you read that then you know that it costs \$3.5 billion between Montreal and Toronto. That is what it costs.

Mr. Keyes: Just the leg between Toronto and Montreal.

Mr. de Belleval: VIA Rail has estimated the cost of the whole corridor to be around \$5.2 billion or something like that, I don't have the exact figure right now. Between Montreal and Toronto it is \$3.5 billion. Between Quebec City and Montreal it would be \$1 billion, and I suppose between Toronto and Windsor it would be about another \$1 billion. It is about \$5.5 billion. This is for the old corridor and this is with the TGV or an Hitachi or an ICE or an Italian system—that would be the same cost. As I said, the rolling stock itself is only 10% to 12% of the cost of the whole system. The main cost is the roadbed—80% of it. It is like building a road.

Mr. Keyes: Unfortunately, it gets more expensive every day. I think the whole system is now estimated at—

Mr. de Belleval: There are a lot of figures being thrown around. For example, Bombardier has a much higher figure, but instead of going directly to Ottawa and Toronto on the Ontario side, they are going through Hull. This adds a lot of cost to their system—they have padded it too, I think. As well, they are using a double track all the way, and you don't need that during the first few years of operation.

When you refer to all those bloody studies, please refer to the real McCoy. I think the only valid studies are the ones made by VIA. The 1984 study cost about \$2 million. The 1989 study cost \$4 million. The Bombardier study was quick and dirty and was done for a few dozen dollars. It cannot be compared with... You are comparing apples and oranges.

Mr. Keyes: I want to follow up on that with a pointed question, and I would like to get a terse answer. You are promoting the idea of a feasibility study now—

[Translation]

M. Keyes: Monsieur de Belleval, dans vos échanges avec M. Wilson, vous vous êtes contredit dans une de vos remarques. Au début, vous nous avez dit que le groupe de travail Ontario-Québec avait déclaré que le seul train envisageable serait un TGV capable d'atteindre 300 kilomètres-heure. Or, dans votre réponse à M. Wilson, vous avez déclaré que pour mettre en oeuvre un tel système il en coûterait 3,5 milliards de dollars. Pourtant, s'il est effectivement question d'un train pouvait aller à 300 kilomètres-heure, on parle alors de matériel TGV et d'un réseau spécial de voies ferrées, ce qui est très coûteux, et l'on approcherait alors plutôt des 8 milliards de dollars.

M. de Belleval: Non, si vous avez lu... Je suppose que vous avez lu ceci, n'est-ce pas?

M. Keyes: Oui, je l'ai lu.

M. de Belleval: Eh bien, si vous l'avez lu, vous savez qu'il en coûtera 3,5 milliards de dollars pour le tronçon Montréal-Toronto.

M. Keyes: Donc, juste pour le tronçon Montréal-Toronto.

M. de Belleval: VIA Rail a estimé que le coût pour la totalité du corridor oscillerait autour de 5,2 milliards de dollars, mais je n'ai pas actuellement les chiffres précis. Il en coûterait 3,5 milliards de dollars entre Montréal et Toronto, 1 milliard de dollars entre Québec et Montréal et 1 autre milliard de dollars, je suppose, pour le tronçon Toronto-Windsor. D'où un total d'environ 5,5 milliards de dollars. Ces coûts sont valables pour l'ancien corridor et pour un train de type TGV, Hitachi ou ICE, ou pour le système italien, car les coûts ne changeraient pas. Comme je l'ai dit, le matériel roulant lui-même ne représente que 10 à 12 p. 100 du coût total du système. L'essentiel des coûts, soit environ 80 p. 100, est constitué par la construction d'une plate-forme. C'est un peu comme si l'on construisait une route.

M. Keyes: Malheureusement, les coûts ne cessent d'augmenter de jour en jour. À présent, je pense qu'on estime le coût du système complet à...

M. de Belleval: Certes, c'est la valse des chiffres. Bombardier, par exemple, évoque des coûts beaucoup plus élevés, mais au lieu de relier directement Ottawa et Toronto en passant du côté ontarien, Bombardier envisage de passer par Hull. D'où une forte augmentation des coûts du système que propose cette société, sans compter qu'elle a majoré ses estimations. De plus, elle envisage la pause d'une voie double tout le long, ce qui n'est pas vraiment nécessaire pendant les premières années d'exploitation.

Et puis, lorsque vous parlez de toutes ces études, de grâce, inspirez-vous des meilleures. Pour ma part, j'estime que les seules études valables sont celles qui ont été effectuées par VIA. D'ailleurs, l'étude de 1984 a coûté environ 2 millions de dollars et celle de 1989, 4 millions de dollars. Quant à l'étude de Bombardier, c'est du travail bâclé, qui a coûté tout au plus quelques dizaines de dollars. Ce n'est pas comparable...

M. Keyes: Je vais enchaîner sur ce sujet en vous posant une question un peu délicate, à laquelle je souhaite une réponse précise. Quoique vous favorisiez l'idée d'une étude de faisabilité...

[Texte]

Mr. de Belleval: No, the feasibility studies have been done. What we are talking about is *avant-projet*, the preliminary plans. You are at this stage right now. With all the information you have now, you should spend about \$30 million or \$40 million doing the blueprints. That is what you should do.

Mr. Keyes: You are promoting that now, but the pointed question I have for you is...let's deal with a hypothetical question. We are all politicians and we don't like to deal with hypotheticals, but let's deal with one in this case.

• 1300

We have a decision of Toronto-Montreal based on population, and the figures we have could support a high-speed rail system that has the population base to do so, which would require billions in government support—

Mr. de Belleval: No, that's not true. Between Montreal and Toronto, you wouldn't need—

Mr. Keyes: Somebody has to pay. Who is going to pay the concrete company to lay the concrete tiles?

Mr. de Belleval: You will invest \$3.5 billion but you will get more than \$3.5 billion in revenue.

Mr. Keyes: Yes, I understand that—over time.

Mr. de Belleval: When a private company opens a hamburger store, that's exactly the same thing they're doing. Over time, they get their money back.

Mr. Keyes: But with all due respect, Mr. de Belleval, we are in a situation of tough economic times.

Mayor Doré: Yes, sure.

Mr. Keyes: There's no doubt about that. I agree with you completely that all of the spin-off benefits of job creation, etc., would be tremendous on the creation and construction of a high-speed rail corridor. But somebody still has to pay the bill when the bill comes in. The hypothetical question I want to ask you is will the bill be paid back over 15 to 30 years?

Mayor Doré: Yes.

Mr. Keyes: All right, but the bill still has to be paid immediately.

Mayor Doré: Sure.

Mr. Keyes: Over 15 to 30 years, we will get that money back.

Mr. de Belleval: It will be faster than that, but okay, let's assume that.

Mr. Keyes: Given that, and given the economic climate today, and the mood of the people on the economy and on how much government spends money, do you think the public would support billions being paid out of the public purse?

Mr. de Belleval: Of course, because it's now that you should do it. You are in a low economic cycle. Governments are funny, you know. They put a lot of money into the economy when the cycle is high—

[Traduction]

M. de Belleval: Non, les études de faisabilité ont déjà été effectuées. Il est plutôt question de plans préliminaires, d'avant-projets. C'est là qu'on en est. À partir de toutes les données dont vous disposez, vous devriez consacrer quelque 30 ou 40 millions de dollars à la préparation des bleus. Voilà ce que vous devriez faire.

M. Keyes: C'est ce que vous favorisez à présent, mais voilà la question délicate que je voulais vous poser. . . C'est une question hypothétique. Certes, nous sommes tous dans la politique et nous n'aimons pas les hypothèses, mais faisons une exception pour cette fois.

Nous avons une décision à prendre en ce qui concerne le tronçon Toronto-Montréal, car la population est suffisante pour justifier un train à grande vitesse qui nécessiterait plusieurs milliards d'apport de la part du gouvernement. . .

M. de Belleval: Ce n'est pas exact. Entre Montréal et Toronto, il ne serait pas nécessaire. . .

M. Keyes: Mais quelqu'un devra bien payer. Qui paiera les entrepreneurs qui couleront les dalles de béton?

M. de Belleval: Vous investirez 3,5 milliards de dollars, mais vous retirerez, en recettes, beaucoup plus que cette somme.

M. Keyes: Je comprends bien. . . avec le temps.

M. de Belleval: Mais c'est exactement ce que fait un entrepreneur privé qui ouvre un restaurant de hamburgers. Avec le temps, il récupère son investissement.

M. Keyes: Malheureusement, monsieur de Belleval, la conjoncture économique est très difficile.

M. Doré: C'est vrai.

M. Keyes: C'est indéniable. Je suis tout à fait d'accord avec vous: la construction d'un axe ferroviaire à grande vitesse entraînerait d'importantes retombées, notamment par la création d'emploi. Mais il faudra tout de même que quelqu'un paye les factures au moment où elles seront présentées. D'où la question hypothétique que je voulais vous poser: Est-ce que cet investissement initial pourra se rembourser sur une période de 15 ou 30 ans?

M. Doré: Oui.

M. Keyes: Parfait, mais il faudra tout de même payer immédiatement les factures qui seront présentées.

M. Doré: Bien sûr.

M. Keyes: Mais sur 15 ou 30 ans, on pourra récupérer cet argent.

M. de Belleval: En fait, ce sera plus rapide, mais supposons que cela prenne aussi longtemps.

M. Keyes: Cela étant, et compte tenu de la conjoncture économique actuelle, et de la façon dont les gens réagissent face à l'économie et aux dépenses gouvernementales, pensez-vous que le public soit favorable à un investissement de plusieurs milliards de dollars sortant de ses poches?

M. de Belleval: Bien sûr, parce que c'est maintenant qu'il faut lancer ce projet, alors qu'on est au creux de la vague économique. Comme vous le savez, les gouvernements agissent de façon étrange, ils injectent beaucoup d'argent dans l'économie lorsque celle-ci se porte bien. . .

[Text]

Mr. Keyes: So you think public acceptance. . . I want to ask the other—

Mr. de Belleval: You can ask the mayor, but from a technical point of view—

Mr. Keyes: There's going to have to be public support for the devotion of billions of dollars to a system. I'm asking if the public would support it today if we were to say that we were going ahead.

Mayor Doré: The answer is yes. Do you know why? People agree to pay when they know what they're paying for. The problem right now is that we're borrowing money to pay the grocery bill. That, people don't accept. More and more people are questioning the way governments are functioning.

I can tell you that from my standpoint, we don't make deficits. We have to balance our budgets. We have to pick up the tab somewhere. This year it was pretty hard in Montreal, because we had to pay the \$75 million tab for public transit, which we had to integrate into the budget. But we balanced the budget.

When we do surveys and ask people if they would agree to pay more if they would get specific benefits, and when it concerns the environment in cities, when it concerns very concrete matters that affect the quality of life, people answer yes.

People paying taxes to a municipality have services that are relatively concrete. We clean the sidewalks, we remove the snow, we pick up the garbage and we give a certain number of recreational services and so on. On a federal level, they don't really know what they pay for and what they get. It's more distance.

What we're saying here is that if we come to the taxpayers of Canada and say that we have a project that altogether would be. . . and let's take the 1989 figures. I agree with Mr. de Belleval that we don't have to start with a double track. We can start with a single track and have side-tracks. It's perfectly possible, technically possible, to do it without any danger and with security. We can reduce the level of investment to start with. But let's figure it out. Altogether, we have \$6 billion to invest.

Sure, we can do it two ways. We can fund it directly or have guaranteed loans on the other. That's what the French are doing, that's what all the others are doing. But this is a project with which we can identify. It's a capital expenditure project. You're not borrowing for groceries, you're getting something back.

You're creating a dedicated way that will be there in 50 years; it will be there in 100 years, if it's properly maintained. You'll get a return on your investment on a short-term basis by the jobs created; part of it already comes back. Some people say 40%, but let's take 30% as a figure; at least 30% of that investment comes back within 18 months or two years for governments. These people are paying you taxes, because they're working. The corporations getting the contracts are also paying taxes.

[Translation]

M. Keyes: Donc, vous pensez que le public serait d'accord. . . Je vais vous poser l'autre. . .

M. de Belleval: Vous pouvez toujours poser la question au maire, mais d'un point de vue technique. . .

M. Keyes: Donc, le public sera d'accord sur l'investissement de plusieurs milliards de dollars dans un réseau ferroviaire. Mais je me demande si ce public serait d'accord si nous lui disions que nous allons nous lancer dans ce projet dès aujourd'hui.

M. Doré: Oui. Et savez-vous pourquoi? Parce que les gens sont d'accord pour payer lorsqu'ils savent pourquoi ils payent. Notre problème, à l'heure actuelle, c'est que nous empruntons pour payer nos notes d'épicerie. Et cela, les gens ne l'acceptent pas. Ils sont de plus en plus nombreux à remettre en question la façon dont les gouvernements fonctionnent.

Quant à moi, j'estime que nous ne devons pas créer de déficit et que nous devons équilibrer nos budgets. Il faut s'y retrouver quelque part. Cette année, les choses ont été plutôt difficiles à Montréal parce que nous avons dû déboursier les 75 millions de dollars que représente l'intégration du réseau de transport public dans notre budget. Nous avons dû équilibrer ce budget.

Mais lorsque nous demandons aux gens s'ils seraient prêts à payer plus s'ils avaient plus d'avantages en retour, ils sont d'accord dès qu'il est question d'améliorer le milieu urbain ou leur qualité de vie, de façon concrète.

Les contribuables des municipalités bénéficient de services qui sont relativement palpables. Nous nettoyons les trottoirs, nous déneigeons, nous ramassons les poubelles et nous leur offrons un certain nombre de services récréatifs et tout le reste. Par contre, je ne pense pas que les gens savent exactement pourquoi ils payent, ni ce qu'ils ont en retour de leur argent. C'est que les services offerts ne sont pas aussi visibles.

En fait, ce que nous disons, c'est que si l'on se tourne vers les contribuables canadiens et qu'on leur soumet l'idée d'un projet coûtant, dans l'ensemble. . . prenons les chiffres de 1989. Je conviens avec M. de Belleval qu'il n'est pas nécessaire, au début, d'installer une double voie. Nous pourrions commencer par une voie simple et des voies de débord. Techniquement, c'est tout à fait possible sans compromettre la sécurité. Ce faisant, il nous sera possible de réduire le niveau d'investissement au début. Ainsi, *grosso modo*, il faudrait investir environ 6 milliards de dollars.

Il y a bien sûr deux façons de procéder. Nous pouvons financer le projet directement ou négocier des prêts garantis. C'est cette dernière solution que les Français ont retenue, et c'est ce que tout le monde fait. Mais il s'agit là d'un projet tout à fait palpable, d'une immobilisation. Il n'est pas question d'emprunter pour faire des épiceries, vous aurez quelque chose en retour.

Vous créerez un axe de transport spécial qui sera encore là dans 50 ans, dans 100 ans, si on l'entretient correctement. Par la création d'emploi, vous récupérerez une partie de votre investissement à court terme. D'aucuns estiment que les gouvernements peuvent récupérer jusqu'à 40 p. 100, mais au moins 30 p. 100 de leur argent dans les 18 mois ou les deux années suivant leur investissement. En effet, ceux qui travaillent payent des impôts, et il en est de même pour les entreprises qui obtiennent des contrats.

[Texte]

[Traduction]

• 1305

The rest of it has to be financed on a longer term, and it's borrowed. But it's borrowed and paid back, for the greater part, by the operator and the fact that it's a profitable operation. On these grounds, plus all the other spin-offs—people will be able to travel safely, people will be able to travel whether it rains, shines, or snows, people will be able to work downtown—

Mr. Keyes: Yes, all the other reasons.

Mayor Doré: —the environmental reasons, and the rest of it—I think you can sell it. That, you can sell, much better than to borrow \$40 billion a year to balance a federal budget in which we don't exactly know if the priorities are in the right place. This is a very concrete priority. I think we can convince people that it is needed. We can convince Canadians that it is not at the expense of the Canadian taxpayers of central Canada. It is a Canadian project that will permit a very important technological revolution in Canada, and bring tremendous spin-offs in terms of job creation for the next 25 years.

Mayor Holzman: Mayor Doré mentioned earlier about the difference in the municipalities and your level of government. At our level, we're talking about funding everything through the property tax. It's a very regressive form of taxation. I don't have to tell you that. Yet with the property tax, and increasing individuals' property tax in this city, we are, for example, putting \$350 million into a new sewer treatment plant. We are spending millions on a transit system, on roads, and our landfill. For the most part, it's coming from our property tax.

You are in a different position. You have all sorts of different pots from which to get the money. When the local people are paying GST and income tax and every other form of federal taxation, if they would see a benefit that they could understand and comprehend and see that there is going to be, for example, in our area, a better link in the triangle, it will be acceptable. The form of taxation and the method of collecting revenue for the federal government is totally different.

I mean, at the municipal level, if we had some of the ability to tax they way the provincial or federal governments do, we would be in a far different situation. We only have the property tax; yet, we are providing money for all kinds of things, for capital projects. You have all sorts of other forms of revenue.

This is a good generation of jobs, of technology, of technology for export. You've heard all of that before.

Quant au reste, il faut le financer à long terme, d'où la formule des emprunts. Mais c'est un emprunt qui, en grande partie, est contracté par l'entrepreneur et remboursé par ce dernier, car c'est une opération rentable. Si vous rajoutez à cela tous les autres avantages—le fait que les gens pourront voyager en sécurité, qu'il pleuve, qu'il fasse soleil ou qu'il neige, qu'ils pourront se rendre directement dans le centre-ville. . .

M. Keyes: Bref, pour toutes les autres raisons.

M. Doré: . . . pour les raisons environnementales et pour toutes les autres. . . Je pense que vous pourrez faire accepter ce projet. Et vous aurez beaucoup moins de difficultés à faire adopter un tel projet, qu'à promouvoir l'idée d'un emprunt de 40 milliards de dollars par an pour équilibrer le budget fédéral alors qu'on ne sait pas exactement si l'on a placé les priorités au bon endroit. Mais ce n'est pas la même chose pour ce projet qui correspond à une priorité tout à fait concrète. Je pense que nous pourrions parvenir à convaincre les gens de la nécessité d'un tel réseau ferroviaire. Nous pourrions convaincre les Canadiens que ce projet ne se fera pas aux dépens des contribuables du centre du pays. Il s'agit bien d'un projet canadien qui favorisera une très importante révolution technologique au Canada et qui aura de nombreuses retombées sur le plan de la création d'emplois au cours des 25 prochaines années.

Mme Holzman: Un peu plus tôt, le maire Doré a parlé des différences qui existaient entre nos municipalités et votre palier de gouvernement. À notre niveau, nous envisageons de tout financer par le biais de l'impôt foncier. Inutile de vous dire que c'est une forme d'imposition tout à fait régressive. Pourtant, grâce à l'impôt foncier et à l'augmentation de la valeur des propriétés individuelles à Ottawa, nous sommes, par exemple, en mesure d'investir 350 millions de dollars dans une nouvelle usine d'épuration des eaux d'égout. Nous dépensons aussi des millions de dollars dans le système de transport en commun, dans les routes et dans notre décharge publique. La plus grande partie de cet argent vient des impôts fonciers.

Vous vous trouvez dans une situation différente, car vous disposez de plusieurs caisses dans lesquelles vous pouvez piocher. Les gens, qui paient déjà la TPS et l'impôt sur le revenu, ainsi que toutes les autres formes d'impôts fédéraux, seraient beaucoup mieux disposés envers cette idée s'ils pouvaient en percevoir les avantages et comprendre de quoi il en retourne; autrement dit, dans notre région, s'ils se rendaient compte qu'il est question d'améliorer les liaisons à l'intérieur du triangle. La fiscalité et les méthodes de collecte des recettes au gouvernement fédéral sont totalement différentes.

Si nous avons la possibilité, à l'échelon municipal, de lever des impôts de la même façon que le font les gouvernements provinciaux ou fédéral, nous nous retrouverions dans une situation bien différente. Nous ne pouvons compter que sur l'impôt foncier et, pourtant, nous finançons toutes sortes de choses, toutes sortes de projets d'investissement. Vous, au fédéral, vous pouvez recourir à plusieurs formes d'impôt.

Un tel projet est synonyme de création d'emplois, d'expansion technologique et d'exportation de technologie. Mais vous avez déjà entendu parler de tout cela avant.

[Text]

Mr. Keyes: It goes without saying that we may have different pots, but it all ends up coming out of the same pockets.

Mayor Holzman: Indeed it does, but it's much more equitable if the user is paying. It's much more equitable if the person who smokes the cigarette pays taxes for using the cigarettes. Here at the local level, your little house, if it is you who lives in it with ten children, or a widow, it does not really matter, that house has a property tax based on the house. It's very regressive. At least income tax—

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): At the same time, it's also very hard to explain to people that they have to pay federal tax to transfer money to the provinces at the same time. So people don't necessarily receive services for... Anyway, that's another big debate.

Mayor Holzman: You're cutting back too. We know that.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): We should invite you, Madam Holzman and Monsieur Doré,

pour compléter ce genre de débat très intéressant. Je sais que M. Doré a un horaire très précis et qu'il doit quitter dans quelques minutes, mais M. Wilson a demandé à poser une question. J'en avais d'autres, mais je vais les retirer et laisser M. Wilson s'exprimer.

Mr. Wilson: This is the fourth point I had originally wanted to touch on. I do appreciate your comprehensive and full responses.

The fourth point is related to the data, the demographics, the vision of the future, if you like. If I could continue to play the devil's advocate, I will repeat what others have said, that high speed is not needed at this moment, but that it may well be in the future. We'll assume that Canada survives, as I fervently hope it will, and all the rest of it. In the demographics of the area of Canada we're talking about, where do you see the population growth, the increase in utilization that would justify the type of infrastructure investment we're calling for from the public purse? Obviously, if it would fly privately no one would be here. Presumably we're talking about the public purse.

Le vice-président (M. Pronovost): Je vais demander une réponse qui va durer peut-être une minute ou deux, parce qu'on devra terminer après cela.

Mayor Doré: The studies completed have been made on very conservative forecasts as to the increase in population. The fact is, we already have populations sufficient to justify the investment in terms of the number of people living in the corridor and in terms of the number of passengers who travel in this corridor on different means of transport.

• 1310

When the French decided to build the TGV in 1989 between Paris and Lyons, Lyons was a city of one million; at the time, Paris was a city of roughly nine million. They had ten million people altogether. The numbers exchanged between the two cities were not that great.

[Translation]

M. Keyes: Il va sans dire que nous pouvons puiser dans des caisses différentes, mais au bout du compte, l'argent sort des mêmes poches.

Mme Holzman: C'est un fait, mais il est beaucoup plus juste de faire payer l'utilisateur. Il est beaucoup plus juste de taxer celui ou celle qui fume. Par contre, à l'échelon local, on ne peut compter que sur l'impôt foncier, qui est très régressif, parce qu'on l'impose sans discernement, même au petit propriétaire qui a une famille de dix enfants, ou à une veuve. Au moins, avec l'impôt sur le revenu...

Le vice-président (M. Pronovost): Et il est également très difficile d'expliquer aux gens pourquoi ils doivent payer un impôt fédéral qui est en partie transféré aux provinces. Donc, les gens ne bénéficient pas forcément de services pour... Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'un autre grand débat.

Mme Holzman: Mais vous réduisez également vos paiements de transfert; nous le savons.

Le vice-président (M. Pronovost): Nous devrions vous réinviter, madame Holzman, et vous, monsieur Doré,

to complete this kind of very interesting debate. I know that Mr. Doré has a very tight schedule and that he has to leave in a few minutes, but Mr. Wilson wants to ask a question. I had some more to ask myself but I will now leave the floor to Mr. Wilson.

M. Wilson: C'est une question en quatre points que je voulais aborder au début. J'apprécie beaucoup les réponses complètes, exhaustives, que vous nous faites.

Les quatre points en question concernent les données disponibles, le facteur démographique et la vision d'avenir. Pour continuer de jouer l'avocat du diable, je reprendrai ce que d'autres ont dit, à savoir qu'un train à grande vitesse n'est pas nécessaire pour le moment, mais qu'il pourrait l'être un jour. Supposons que le Canada survive à la crise actuelle, ce que j'espère de tout coeur. Si l'on considère les données démographiques de la région du Canada visée par ce projet, qu'est-ce qui peut vous faire penser à une augmentation de la population, à une augmentation du niveau de fréquentation susceptible de justifier le type d'investissement à financer grâce à des deniers publics? Il est certain que s'il s'agissait d'un projet entièrement privé, personne ne serait ici. Donc, on peut supposer qu'il faudra avoir recours aux deniers publics.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): I will ask you to limit your answer to one or two minutes at the most, because we will have to wrap up after it.

M. Doré: Les études effectuées reposent sur des prévisions très prudentes pour ce qui est de l'augmentation de la population. En fait, nous pouvons déjà compter sur une population et sur un nombre de voyageurs empruntant différents moyens de transport dans le couloir en question pour justifier l'investissement envisagé.

Lorsque les Français ont décidé de construire le TGV en 1989 entre Paris et Lyon, Lyon comptait 1 million d'habitants et, à l'époque, il y en avait environ 9 millions à Paris. Donc, le bassin de population visé était d'environ 10 millions de personnes. À cette époque, le nombre de personnes voyageant entre ces deux villes n'était pas très élevé.

[Texte]

When you're talking about the bigger metropolitan areas of Montreal and Toronto, you're speaking of two cities that combined have more than six and a half million people. Montreal is roughly three million, and Toronto is three and a half million. Add to that Ottawa-Carleton, which is now. . .

Mayor Holzman: We're close to a million; if you take the Quebec side, we are a million.

Mayor Doré: A million, and add to that the rest of the cities in the corridor, you're speaking of roughly the same figure and number of people living in the cities that would be directly on the line, plus the ones that would be fed by the interconnections.

So we're speaking about roughly the same type of numbers, market and density that have justified such investments. For example, the first one made in a high-speed train was between Paris and Lyons. As I mentioned before, Paris-Lyons had forecast that they would get a return on the investment within a period of 20 years. The total reimbursement of the rolling stock and the roadbed was in a little bit less than 12 years.

The vice-président (M. Pronovost): Nous allons devoir conclure, malheureusement, monsieur Wilson.

Madame Holzman, monsieur Doré, monsieur de Belleval, nous vous remercions pour votre participation. Nous aurions aimé continuer mais les problèmes d'horaires, comme vous le savez, font partie de la vie, de la vie de la politique, comme de la vie moderne. Votre contribution, cependant, a été très intéressante, je dois le dire franchement. Vous avez répondu de façon franche et directe aux questions qui vous ont été posées. Nous vous remercions de votre comparution aujourd'hui.

M. Doré: Merci, monsieur le président.

The vice-président (M. Pronovost): Nous serons de retour à 15h30 dans cette même salle.

AFTERNOON SITTING

• 1535

The Chairman: I call the meeting to order.

The Standing Committee on Transport resumes its hearings on high-speed rail issues in this country. This afternoon our first witnesses are from the Federation of Canadian Municipalities: Mr. James Knight, the Director General, along with Mr. Massimo Bergamini. Welcome, gentlemen, to the hearings. For your information, the process will provide you with the opportunity to provide the committee with a brief, oral or written, after which committee members will ask questions.

Mr. James Knight (Director General, Federation of Canadian Municipalities): Thank you, Mr. Chairman. We will take advantage of both opportunities today, an opportunity to present a written brief, which we have submitted in French and English to the staff of the committee, and also an opportunity to give you some oral comments on that brief.

[Traduction]

Si l'on considère la grande région métropolitaine de Montréal et de Toronto, ces deux villes combinées ont une population de 6,5 millions de personnes. Il y en a environ 3 millions à Montréal et 3,5 millions à Toronto. Si l'on ajoute à cela la population d'Ottawa-Carleton, qui est à présent de. . .

Mme Holzman: Nous approchons du million, et si vous englobez le côté québécois, alors nous sommes 1 million.

M. Doré: Donc, on ajoute 1 million de personnes au premier chiffre obtenu et l'on parvient à un bassin de population à peu près identique à celui dont il était question dans le cas du TGV, population qui serait directement desservie par le réseau ferroviaire, qui accueillerait également des voyageurs venant de la périphérie.

On se retrouve donc à peu près dans le même cas de figure que les Français pour ce qui est de la population et du marché. Pour en revenir à notre exemple de la liaison Paris-Lyon, les Français avaient prévu de récupérer leur investissement dans les 20 ans. Quant à la période de remboursement du matériel roulant et de la plate-forme, elle était légèrement inférieure, puisqu'on la mettait à 12 ans.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Unfortunately, Mr. Wilson, we now have to conclude.

Madam Holzman, Mr. Doré, Mr. de Belleval, thank you for your participation. We would have liked to continue on but we have to cope with schedule problems, which, as you know, are part of our life, of our political and modern life. However, I must tell you frankly that your presentation was very interesting. You answered in an open and direct way to our questions. We thank you for your appearance.

Mayor Doré: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): We will be back at 3:30 p.m. in the same room.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Le Comité permanent des transports reprend ses audiences sur les questions relatives au train à grande vitesse au Canada. Cet après-midi, nos premiers témoins sont de la Fédération canadienne des municipalités: M. James Knight, directeur général, et M. Massimo Bergamini. Bienvenus parmi nous, messieurs. Je tiens à vous préciser que vous pouvez nous présenter un exposé, oral ou écrit, après quoi les membres du comité vous poseront des questions.

M. James Knight (directeur général, Fédération canadienne des municipalités): Merci, monsieur le président. Nous allons profiter de l'occasion qui nous est offerte pour vous présenter un exposé écrit, que nous avons remis dans sa version française et anglaise au personnel du Comité, et de commenter le mémoire.

[Text]

We do very much appreciate this opportunity because this issue is dear to our hearts indeed. This is not the first time that we've appeared before this committee on the subject of rail transport in Canada, and in the past this committee gave a good and open hearing to our views and to the views of other Canadians, and has been very supportive of rail passenger travel. We are grateful for that.

Just very briefly, we are the national municipal association and our membership embraces 560 municipalities, which include 75% of Canada's population, and the territorial and municipal provincial associations. We are also very aware that members of ours, and some of the city mayors in the corridor, have been or will be before you. We know that Mayor Doré was here this morning, and I understand the new Mayor of Ottawa was here. We want you to know that we're in close contact with them. We have shared information, and we're very much supporting each other.

I should also comment that our intervention is quite up to date in terms of our touching base with our political masters. We have just met with them over the weekend. Our national board of directors met and wanted to comment on this brief, and have commented on it. It does represent, I think, the latest thinking in terms of the municipal viewpoint. We have always, as I've said, seen the need for an efficient passenger rail system to keep Canadians in touch with each other from coast to coast.

You have posed some specific questions with respect to these hearings, and I have to tell you at the outset that we don't have answers to all of these questions. In many cases, indeed, it might be a little early to provide answers to these questions because there are studies under way that are important and that we will look forward to seeing as much as you will. In this respect, as the high-speed rail study develops and as it's recommendations crystallize, we would be happy to comment through the process or at the end of the process, but perhaps best through the process, to give our viewpoint as that study develops.

I've mentioned already that we've been here before. We were here in November 1989, FCM as well as the coalition of mayors of the Quebec-Windsor corridor, and we argued at that time strongly in favour of a high-speed train linking the cities of the corridor. Those cities included, in terms of the mayors who were present, Quebec City, Trois Rivières, Montreal, Ottawa, Toronto, London and Windsor.

Their brief and our brief at that time stated vigorously that the passenger rail system needed to be improved. We said explicitly

We know that improving rail speed and equipment will also increase ridership and earn a better return on investment. We see the renewal of the rail network in the corridor as the key to the national network; the corridor would support the national network and in turn the national network would support the corridor.

[Translation]

Nous vous remercions de cette occasion parce que cette question nous tient vraiment à coeur. Ce n'est pas la première fois que nous comparaissons devant votre Comité au sujet du transport ferroviaire au Canada, et je dois dire qu'il s'est toujours montré ouvert à nos vues et à celles d'autres Canadiens, et qu'il a toujours défendu le transport des voyageurs par chemin de fer. Nous lui en sommes reconnaissants.

Soit dit en passant, notre Association nationale regroupe 560 municipalités, qui représentent 75 p. 100 de la population du Canada, et les Associations municipales territoriales et provinciales. Nous savons que vous avez déjà entendu ou que vous entendrez le témoignage de certains de nos membres, dont celui des maires des villes du corridor. Nous savons aussi que le maire Doré était ici ce matin, et je crois comprendre que le nouveau maire d'Ottawa a aussi comparu devant vous. Nous tenons à ce que vous sachiez que nous sommes en contact étroit avec eux. Nous échangeons des informations et nous nous épaulons les uns les autres.

Je tiens également à vous préciser que notre intervention représente la toute dernière position de nos responsables politiques. Nous les avons rencontrés au cours du week-end. Notre Conseil d'administration national s'est réuni et a commenté ce mémoire. Je pense qu'il représente bien les vues actuelles des municipalités. Comme je l'ai dit, nous avons toujours vu la nécessité d'un réseau de transport ferroviaire de voyageurs susceptibles de permettre aux Canadiens d'un océan à l'autre de demeurer en contact les uns avec les autres.

Vous avez posé certaines questions précises et je dois avouer d'emblée que nous n'avons pas de réponse à toutes ces questions. Dans bien des cas, il serait peut-être un peu trop tôt pour y répondre parce que d'importantes études sont en cours, dont nous attendons d'ailleurs les résultats avec autant d'impatience que vous. À mesure que progressera votre étude sur les trains à grande vitesse et que des recommandations prendront forme, nous nous ferons un plaisir de vous faire part de nos observations, à la fin du processus peut-être, mais, mieux encore, pendant son déroulement.

J'ai dit tout à l'heure que nous avions déjà comparu devant votre Comité. Nous sommes venus ici en novembre 1989, à titre de coalition des maires du corridor Québec-Windsor, et nous nous sommes alors faits les défenseurs d'une liaison ferroviaire par train à grande vitesse entre les villes de ce corridor. Les maires de la ville de Québec, de Trois-Rivières, de Montréal, d'Ottawa, de Toronto, de London et de Windsor étaient présents à cette audience.

Leurs mémoires et le nôtre faisaient valoir à quel point l'amélioration du réseau de transport des voyageurs par rail s'imposait. Nous avons dit plus précisément:

Nous savons que l'amélioration de la vitesse de transport et du matériel ferroviaires élargiront l'achalandage et augmenteront les profits d'exploitation. Nous considérons le renouvellement du réseau ferroviaire dans le corridor comme la clé de l'amélioration du réseau national; le corridor mettrait en valeur le réseau national qui, en échange, revaloriserait le corridor.

[Texte]

[Traduction]

• 1540

We still share this expansive vision for the rail passenger system. We believe a high-speed link in the corridor will serve as the cornerstone for a modern national network that will help address environmental, economic, and public safety concerns resulting from excessive reliance on other modes of transportation. That is the key element of our brief. We see the corridor high-speed train as the cornerstone of an overall national rail network—not a corridor isolated unto itself, but an integral part of a Canadian system.

When the Canadian government announced it would be reducing significantly its financial support to VIA Rail, we created—municipalities created—a common front to fight the decision and its impact, the abandonment of rail service needed for the mobility of Canadians. The federation, jointly with the mayors I mentioned, proposed the introduction of a high-speed train in the corridor. This state-of-the-art rail service was to be the backbone of a new network. The proposal was very much in line with repeated requests made by VIA Rail for significant investments in infrastructure and rail equipment to serve Canada's most densely populated areas.

This concept, submitted initially to the premiers of Quebec and Ontario—we met with them, in fact, prior to meeting this committee—and then to the committee in November 1989, was taken seriously enough by the premiers that they established a joint committee, as you know, the Carman-Bujold Task Force, to advise them on this matter.

The task force took two years to prepare its report and make recommendations. It, too, recognized the value of a high-speed train for the corridor and proposed that additional studies be conducted on ridership, the environment, and financial matters. In its final report, the task force included the results of the public consultations held in the spring of 1990, where all but one of the participants were in favour of a high-speed train in the corridor.

The most recent initiative on this front is the creation of a task force that includes representatives from the Ontario, Quebec, and Canadian governments who will be conducting a study to address all the concerns raised by previous participants regarding the introduction of a high-speed train in the corridor.

Upon completion of this 18-24 month study, the three governments are expected to reach a common position on the costs of the system, on its foreseeable impacts, potential ridership, and finally, on the appropriate technology.

The federation, through these various studies, task forces, and committees has always held this position.

Nous envisageons, de la même manière, les services ferroviaires voyageurs. Nous croyons qu'une liaison par train à grande vitesse dans le corridor constituerait la pierre angulaire d'un réseau national moderne qui permettrait de régler des problèmes liés à l'environnement, à l'économie et à la sécurité du public découlant d'une dépendance excessive d'autres modes de transport. C'est là l'élément clé de notre mémoire. Nous considérons qu'un train à grande vitesse dans le corridor est la pierre angulaire d'un réseau ferroviaire national, le corridor devenant ainsi partie intégrante d'un réseau canadien.

Lorsque le gouvernement canadien a annoncé qu'il réduirait considérablement les fonds accordés à Via Rail, nous avons fait—je parle des municipalités—front commun pour combattre cette décision et en contrer les effets, à savoir l'abandon d'un service ferroviaire qui était nécessaire à la mobilité des Canadiens. La Fédération, de concert avec les maires que j'ai mentionnés, a proposé la mise en oeuvre d'un train à grande vitesse dans le corridor. Ce service ferroviaire à la fine pointe de la technologie devait constituer le pivot d'un nouveau réseau. Notre proposition allait dans le sens de la demande réitérée de Via Rail qui voulait que d'importantes sommes soient investies dans l'infrastructure et le matériel ferroviaire, de manière à pouvoir mieux servir les régions les plus peuplées du Canada.

Cette proposition, d'abord présentée aux premiers ministres du Québec et de l'Ontario—que nous avons rencontrés, en fait, avant de rencontrer le comité—puis au Comité en novembre 1989, a été prise au sérieux par les premiers ministres qui ont créé un comité mixte, comme vous le savez, le Groupe de travail Carman-Bujold, à qui ils ont demandé de les conseiller.

Il aura fallu deux ans au groupe de travail pour rédiger son rapport et faire des recommandations. Il a, lui aussi, reconnu les mérites d'un train à grande vitesse pour le corridor, et il a proposé que d'autres études soient effectuées sur la fréquentation, l'environnement et la question financière. Dans son rapport final, le groupe de travail a tenu compte des résultats des consultations publiques tenues au printemps de 1990, dans le cadre desquelles tous les participants, à l'exception d'un seul, s'étaient prononcés en faveur d'un train à grande vitesse dans le corridor.

L'initiative la plus récente dans ce domaine est la création d'un groupe de travail comprenant des représentants des gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada, et qui effectuera une étude sur toutes les questions soulevées par ceux qui ont participé aux études antérieures au sujet de l'introduction d'un train à grande vitesse dans le corridor.

Lorsque cette étude de 18 à 24 mois sera terminée, les trois gouvernements devraient adopter une position commune sur le coût du réseau, son incidence possible qu'il pourrait avoir, la fréquentation et, enfin, la technologie pertinente.

Peu importe les études, les groupes de travail et les comités, la position de la fédération n'a jamais changé.

[Text]

To summarize our position on the issue of rail passenger transport, it is our view that the cost of rail renewal compares favourably with the costs of other means of transportation. Rail is the only form of transportation operating at less than its potential capacity, but it can be quickly expanded to meet our needs well into the next century.

According to the 1989 VIA review, operating 34 trains per week at an average speed of 180 kilometres per hour in the Montreal-Ottawa-Toronto triangle would increase rail share of the total transportation market in the corridor from 8% to 22% and would generate an operating profit of 3.3% in the first year. This development scenario, however, would require government support to attract private investment, just as the government supports airport, harbour, and highway infrastructure.

We are firmly convinced the federal government must co-operate with the promoters of these projects. Canada has made heavy capital investments in airplanes and highways, while the majority of funds available for inter-city rail service has gone exclusively for maintenance, denying the passenger rail system some of the investments necessary for improvement.

We also believe an effective link between the corridor cities would contribute to the development of Canada's economic infrastructure and that Canadian companies stand to reap major economic benefits.

It is clear the high-speed train project must be addressed in a totally different manner than was the management of the Canadian passenger rail system. Canada's national government has denied the system capital investment and clear direction. Our rail network has benefited from occasional efforts, each time achieving some improvement in ridership, but not enough to stop the bleeding.

• 1545

In recent years, rail passengers were ranked well below bulk commodities and intermodal freight in the overall transportation priorities. Due to lack of planning and co-ordination, bus, train, and air terminals have developed without consideration of the needs of an integrated multimodal system. As a result, travellers must make their own arrangements to link between one mode of transportation and the other.

Parenthetically, having travelled in a number of countries recently, it is astonishing how poorly developed the Canadian passenger system is in this regard. In all other countries an integrated intermodal system is well ahead of ours. Compared to all countries I have visited, including Japan, Australia, and many European countries, we are very far behind.

Creating VIA Rail was a step in the right direction, since it established an organization solely concerned with passenger rail service; but the other necessary steps never came. During the last few years, VIA started developing a network of

[Translation]

Nous sommes d'avis, en ce qui concerne le transport voyageurs par rail, que le coût du renouvellement du réseau ferroviaire se compare favorablement à celui d'autres moyens de transport. Le rail est le seul mode de transport qui est exploité en deça de sa capacité, mais il serait possible de l'accroître rapidement pour répondre à nos besoins au moins jusqu'au siècle prochain.

Selon l'étude de 1989 de Via, l'exploitation de 34 trains par semaine roulant à une vitesse moyenne de 180 km/h dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto ferait augmenter de 8 p. 100 à 28 p. 100 du transport la part du rail dans le corridor et permettrait de réaliser un bénéfice d'exploitation de 3,3 p. 100 au cours de la première année. Ce scénario suppose toutefois l'appui du gouvernement pour attirer les investissements privés, appui qu'il accorde à l'infrastructure aéroportuaire, portuaire et routière.

Nous sommes fermement convaincus que le gouvernement fédéral doit collaborer avec les promoteurs de ces projets. Le Canada a engagé de lourdes dépenses en capital pour les aéroports et les routes alors que la plus grande partie des fonds disponibles pour le service ferroviaire interville ont été consacrés uniquement à la maintenance, les services voyageurs ferroviaires se voyant ainsi privés des investissements nécessaires à leur amélioration.

Nous croyons aussi qu'une bonne liaison entre les villes du corridor contribuerait au développement de l'infrastructure économique du Canada et que les entreprises canadiennes ont tout à gagner.

Il est clair que le projet de train à grande vitesse ne doit pas du tout être abordé de la même manière que l'a été la gestion du réseau canadien du transport de passagers par rail. Le gouvernement national du Canada a privé le réseau de dépenses en capital et d'une orientation claire. Il est arrivé à l'occasion que des efforts soient consacrés à notre rail et, à chaque fois, il y a eu amélioration de l'achalandage, mais pas suffisamment pour enrayer l'hémorragie.

Ces dernières années, le transport ferroviaire des voyageurs s'est classé bien loin derrière celui des marchandises en vrac et de transport de fret intermodal, sur la liste des priorités en matière de transport. En raison d'un manque de planification et de coordination, les gares routières, ferroviaires et aériennes ont été aménagées sans qu'on ait tenu compte des besoins d'un système multimodal intégré. Par conséquent, les voyageurs doivent prendre leurs propres arrangements pour ce qui est du transfert d'un mode de transport à un autre.

Soit dit entre parenthèses, j'ai visité un certain nombre de pays récemment et j'ai été étonné de voir à quel point le transport des passagers laisse à désirer au Canada. Tous les autres pays ont un système plurimodal bien supérieur au nôtre. Nous nous plaçons bien loin derrière tous les pays que j'ai visités, y compris le Japon, l'Australie et de nombreux pays européens.

La création de VIA Rail était un pas dans la bonne direction puisqu'il a permis l'établissement d'une organisation vouée uniquement au transport des voyageurs. Cependant, les autres mesures qu'il aurait fallu prendre ne sont jamais

[Texte]

stations, which are deserted today, only a few years later. VIA never had a legislative mandate allowing it to plan effectively or to respond to changes in the marketplace. It has developed a top-heavy management structure and is very vulnerable to government interference. Under these conditions, the decline of passenger rail service has become irreversible. Therefore, we hesitate to recommend today that VIA Rail be given the responsibility of administering the high-speed train network. We are aware, however, that reducing its mandate to serving only remote areas would place the organization in a powerless position and one of permanently waiting for government hand-outs. It is clear to us that before being given responsibility for the high-speed network, VIA must be given a clear legislative mandate and its management policies must be reviewed.

All the options to be considered with respect to the future of our transportation network require money, but there is no doubt that the cost of inaction will be highest. If no attempt is made to solve the problems inherent in our current transportation policies, particularly to improve the poor quality of our rail service, we can expect a serious impact on the environment, the economy, and public safety. I want to talk briefly about each of these.

Without a doubt, environmental issues will dominate the public agenda in the next decade and beyond. Governments no longer have to contend just with poorly organized, poorly financed, single-interest lobbies. The growing awareness of the fragility of our environment has made activists of all of us. Because of the fragility of our environment, rail passenger transportation should be supported by all governments as an environmentally friendly alternative to other modes, especially the automobile.

Unfortunately, it would seem that the federal government has not taken note of this change in public mood. How else can one explain the treatment afforded to environmental concerns when the decision to cut VIA service was taken in October of 1989?

If Canadians are to have confidence in the process and if transportation policy is to evolve along environmentally sound principles, then environmental assessments must not be an afterthought, as in the case of VIA. They must be an integral and credible part of the transportation policy process. FCM strongly supports a detailed analysis of the environmental costs and benefits related to high-speed rail before any decision is made; in other words, a full environmental assessment in advance.

On economic matters, just as there are measurable environmental costs and benefits related to all transportation policy options, there are measurable economic costs and benefits as well. The problem is that too often these have

[Traduction]

venues. Ces dernières années, VIA a commencé à développer un réseau de gares qui sont désertes aujourd'hui, soit quelques années plus tard seulement. VIA n'a jamais eu le mandat législatif qui lui aurait permis de planifier efficacement ou de réagir aux changements du marché. Sa structure est trop lourde du haut et la société est sans défense contre l'ingérence du gouvernement. Dans ces conditions, le déclin du service de transport ferroviaire des voyageurs est irréversible. C'est pourquoi nous hésitons à recommander aujourd'hui que VIA Rail se voit confier la responsabilité d'administrer le réseau de transport par train à grande vitesse. Nous sommes cependant bien conscients que si son mandat consistait uniquement à desservir les régions éloignées, elle n'aurait plus aucun pouvoir et il lui faudrait constamment attendre que le gouvernement lui donne l'aumône. Il nous apparaît évident qu'avant de se voir confier la responsabilité du réseau de transport par train à grande vitesse, VIA doit recevoir un mandat législatif clair et ses politiques de gestion doivent faire l'objet d'un examen.

Toutes les options qui s'offrent, quant à l'avenir de notre réseau de transport, nécessitent des fonds, mais il ne fait aucun doute que l'inaction nous coûtera plus cher encore. Si aucun effort n'est fait pour régler les problèmes que pose notre politique actuelle des transports, notamment pour améliorer la qualité actuellement médiocre de nos services ferroviaires, nous pouvons nous attendre à de grandes répercussions sur l'environnement, l'économie et la sécurité du public. Je vais maintenant parler brièvement de chacune de ces questions.

Il ne fait aucun doute que les questions environnementales demeureront prioritaires au cours de la prochaine décennie et au-delà. Le gouvernement n'a plus uniquement affaire à des groupes d'intérêts spéciaux bien organisés et sous-financés. La sensibilisation croissante à la fragilité de notre environnement a transformé chacun d'entre nous en activiste. À cause de la fragilité de notre environnement, tous les gouvernements devraient prôner le transport ferroviaire des voyageurs comme solution de rechange écologique aux autres moyens de transport, surtout l'automobile.

Malheureusement, il semble que le gouvernement ne s'est pas aperçu que les vues du public avaient changé. Comment expliquer autrement le traitement réservé aux préoccupations environnementales lorsqu'il a pris en octobre 1989 la décision de réduire les services de VIA?

Si l'on veut que les Canadiens aient confiance dans le processus et que la politique des transports soit fondée sur des principes qui respectent l'environnement, alors il ne faudra pas que les évaluations environnementales interviennent après coup, comme dans le cas de VIA. Elles doivent être une partie intégrante et crédible du processus d'établissement de la politique en matière de transport. La FCM est tout à fait en faveur d'une analyse détaillée des coûts et des avantages environnementaux liés au train à grande vitesse, avant la prise de toute décision; autrement dit, il faudra que la pleine évaluation environnementale ait lieu au préalable.

Le coût et les avantages de toute politique de transport sont mesurables lorsqu'on parle d'environnement, mais ils le sont aussi lorsqu'on parle d'économie. le problème est qu'il est trop souvent arrivé que les gouvernements n'en tiennent

[Text]

been conveniently overlooked by governments. Again, a striking example of economic costs and benefits being either overlooked or misrepresented in transportation policy is the decision to cut VIA Rail service.

The federal government represented that the decision was about dollars and cents. Canadians were told that VIA Rail service was a luxury we could not afford and that we all had to do our share to curb the federal deficit, but it will cost provinces and municipalities millions more to maintain or build highways to accommodate the increased traffic and wear and tear that heavy vehicles, including buses, will cause.

• 1550

A meaningful cost-benefit analysis would have looked at the economic costs of adding extra vehicles to our already crowded highways, particularly around major cities. It would have assessed the cost related to increasing congestion in the air and on our highways, and it would have found that the proposed cuts would further erode the efficiency of a transportation infrastructure already pushed to the edge. Just as we propose that an environmental assessment process open to public and scientific review precede all major transport policy decisions, we recommend that the economic feasibility study of high-speed rail ultimately be open to public review.

We think certain social and political benefits will also be deriving from the corridor and that such a system would serve to tie more tightly together Canadians in one part of the country with Canadians in another part of the country, and that this would be a significant benefit for Canada.

In conclusion, we have attempted to show that a high-speed train in the Quebec-Windsor corridor would be a major component of any future national passenger transportation network in Canada. Despite the determination on VIA Rail, it is clear that Canadian communities want a strong national rail network to counter the negative effects of poor rail service on our environment, public safety and on the Canadian economy in general.

We are hopeful and confident that the feasibility study announced last month by the federal, Ontario and Quebec Ministers of Transport will serve to highlight the absolute necessity of revitalizing passenger rail transport in Canada. We hope the study will provide a credible analysis of economic and environmental costs and benefits, as well as provide for ample public input and review.

The Chairman: If I might just be permitted to make a comment, it's in view of your comments on pages 11 and 13. On page 11 you say:

The government's decision to cut VIA was to have been the victory of hard nosed economic pragmatism over outdated sentimentalism. Unfortunately, it amounted to little more than a cynical exercise in fiscal sleight of hand.

[Translation]

pas compte. La décision du gouvernement témoigne éloquentement du peu d'importance accordée aux coûts et aux avantages sur le plan économique que comporte la politique des transports.

Le gouvernement fédéral a laissé entendre que c'était une question d'argent. Il a dit aux Canadiens que le service de VIA Rail était un luxe que nous ne pouvions pas nous permettre et qu'il nous fallait tous pousser à la roue pour l'aider à réduire le déficit fédéral, mais il en coûtera aux provinces et aux municipalités des millions de dollars de plus pour entretenir ou construire des routes destinées à recevoir le trafic accru et à financer la réparation des dégâts causés par des véhicules lourds, y compris des autobus.

Une solide analyse coûts-avantages aurait permis de déterminer les coûts économiques découlant de l'ajout de véhicules supplémentaires sur nos routes déjà encombrées, surtout autour des grandes villes. Elle aurait permis d'évaluer les coûts liés à un encombrement accru de nos voies aériennes et de nos routes, et l'on en serait venu à la conclusion que les réductions proposées atténueraient encore davantage l'efficacité d'une infrastructure de transport déjà poussée à la limite. Nous proposons non seulement qu'un processus d'évaluation environnementale faisant appel à la consultation publique et à la communauté scientifique précède toutes les décisions importantes concernant la politique des transports, mais aussi que l'étude de faisabilité économique du projet de transport par rail à grande vitesse fasse elle aussi appel à la participation du public.

Nous croyons que le corridor entraînera aussi certaines retombées sociales et politiques et qu'un tel système resserrera les liens entre les Canadiens des diverses régions du pays, dans l'intérêt même du Canada.

En conclusion, nous avons cherché à démontrer qu'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor serait un élément important de tout futur réseau national de transport ferroviaire des voyageurs au Canada. Malgré la détermination de Via Rail, il est clair que les collectivités canadiennes veulent un réseau national solide de transport par rail pour contrer l'incidence négative d'un piètre service ferroviaire sur notre environnement, la sécurité du public et l'économie canadienne en général.

Nous sommes persuadés que l'étude de faisabilité annoncée le mois dernier par les ministres des Transports du Canada, de l'Ontario et du Québec fera ressortir l'absolue nécessité d'un retour au transport ferroviaire des voyageurs au Canada. Nous espérons que l'étude consistera en une analyse crédible des coûts et des avantages sur le plan de l'économie et de l'environnement, et qu'elle fera amplement appel à la participation du public.

Le président: Si vous me permettez de vous interrompre, j'aurais une remarque à faire au sujet de vos observations aux pages 11 et 13. Vous dites, à la page 11:

La décision du gouvernement d'imposer des compressions à Via devait constituer une victoire du pragmatisme économique pur sur un sentimentalisme dépassé. Malheureusement, il n'aura été rien de plus qu'un tour de passe-passe financier.

[Texte]

On page 13 you say:

Despite the government's determination to dismantle VIA Rail, it is clear that Canadian communities want a stronger national rail network.

Yet those comments are not at all compatible with the fact that the public just simply were not using those services. I would like you to address yourself to that.

Mr. Knight: Well, not wishing to fight the battle of VIA—

The Chairman: You've already been controversial, so you can't use that one.

Mr. Knight: Admittedly, we have raised the matter of VIA. People lose confidence in systems that aren't adequately maintained or developed.

Let me tell you of a personal experience during Christmas of 1989. My 91-year-old grandmother was stranded in the middle of the night at the station in Brockville because the train broke down. Would she have used VIA again? Not if she asked me how she should come to Ottawa. Her health was jeopardized by the service she received. I think, as a general matter, this was a fundamental issue.

I could go on about the choosing of schedules and the frequency of service and other matters. Fundamentally, there was an erosion of confidence in the quality of service. The only way business can survive in the current competitive environment of choices and other modes is through quality in whatever undertaking, be it transportation or be it banking. I mean, quality counts and it wasn't there.

• 1555

The Chairman: I want to point out to you that I am a strong supporter of VIA Rail services. I strongly objected to the cut-backs in services, and I think I was somewhat instrumental in retaining at least some of the services that remained. I concur with your concerns about scheduling and whatnot, but I really question the validity of comments such as you have made here if you do not have anything, with all due respect, more substantial than the experience of your grandmother on the station platform in Brockville.

Mr. Knight: I could go on with my own personal experiences and would be happy to do that.

Mr. Keyes: I want to welcome back Mr. Knight to this committee, and Mr. Bergamini.

I thank you for your report, gentlemen. Contrary to the remarks of the chairman, I think your analyses on pages 10, 11, and 13 were well founded. If the chairman is interested in having examples of how unreliability does not sell tickets on a railroad, I would be glad to provide him with literally hundreds of examples that were garnered by the VIA task force, held by the Liberal party, which went across the country garnering all the reasons why it is essential for a good rail transportation system to make sure the service is provided, because if it's not, people don't use it. It's as simple as that.

[Traduction]

Puis, vous dites à la page 13:

Malgré la détermination du gouvernement à démanteler Via Rail, il est clair que les collectivités canadiennes veulent un réseau national de transport par rail plus solide.

Pourtant, ces commentaires ne cadrent pas du tout avec le fait que le public n'utilisait tout simplement pas ces services. Je vous demanderais donc de préciser.

M. Knight: Eh bien, sans vouloir prendre la part de Via. . .

Le président: Vous en avez déjà trop dit pour revenir en arrière.

M. Knight: Nous avons parlé des problèmes qui se posent pour Via, c'est vrai. Les gens n'ont pas confiance en des systèmes qui ne sont pas bien entretenus ou aménagés.

Laissez-moi vous raconter un fait personnellement vécu durant les Fêtes de Noël de 1989. Ma grand-mère de 91 ans s'est retrouvée coincée au beau milieu de la nuit à la gare de Brockville parce que le train était en panne. Aurait-elle de nouveau eu recours à Via? Pas si elle m'avait demandé quel moyen de transport elle devrait prendre pour venir à Ottawa. Sa vie a été menacée par le service qu'elle a reçu. Celle question revêt énormément d'importance.

Je pourrais en dire long sur les horaires, la fréquence du service et d'autres aspects. Essentiellement, les gens ont perdu confiance dans la qualité du service. Le seul moyen pour les entreprises de survivre dans le climat compétitif actuel est d'offrir un service de qualité, que ce soit dans le domaine du transport ou dans le secteur des banques. Ce que je veux dire, c'est que la qualité importe et qu'elle n'y était pas.

Le président: Je tiens à préciser que je suis un fier défenseur des services de VIA Rail. Je me suis fermement opposé aux réductions de services et je pense être intervenu dans la décision de maintenir au moins certains des services. Je partage vos préoccupations au sujet des horaires et du reste, mais je mets en doute la validité des observations que vous avez faites ici, si vous n'avez rien de mieux pour appuyer vos dires, soit dit sans vouloir vous offenser, que l'expérience vécue par votre grand-mère à la gare de Brockville.

M. Knight: Je pourrais vous raconter mes expériences personnelles, et je m'en ferais d'ailleurs un plaisir.

M. Keyes: Soyez à nouveau le bienvenu parmi nous, monsieur Knight, et vous aussi monsieur Bergamini.

Je vous remercie de votre rapport, messieurs. Contrairement au président, je pense que l'analyse que vous faites aux pages 10, 11 et 13 est fondée. Si le président tient à ce qu'on lui démontre qu'un manque de fiabilité n'est pas une façon de rentabiliser un chemin de fer, je me ferai personnellement plaisir de lui fournir des centaines d'exemples recueillis par le groupe de travail sur VIA Rail, mis sur pied par le Parti libéral et qui a sillonné le pays pour s'enquérir des raisons pour lesquelles il est essentiel qu'un bon système de transport par rails assure un service adéquate, parce que si ce n'est pas le cas, les gens s'en serviront pas. C'est aussi simple que cela.

[Text]

On to the case in point today, and that is high-speed rail. Certainly we enter a debate on high-speed rail and it would certainly open a Pandora's box if it was decided we were going to go for high-speed rail. I mean, decisions of financing, operation, regulation, technology—it goes on and on. With all those, just the few I mentioned, come the costs—the cost of studies, the cost of the actual infrastructure, the cost of the actual cars. It amounts, from multi-millions of dollars for a study or a blueprint, to billions, 3.5 billion just for a Toronto to Montreal link.

Now, if I can get a pointed answer from you... Do you believe that Canadians today are prepared to shell out that kind of money, given the times we have, given the economic situation we are in, given the lousy shape of the debt, the problem we have with the economy? Say the government says this is a good idea, let's go for it, let's put the wheels in motion—and you know as well as I do the paper is going to have a headline that says "Government to finance \$4 billion dollar high-speed rail project in the Toronto-Montreal corridor"—how do you think that kind of a headline is going to react with the public?

Mr. Knight: Well, it is traditionally the role of governments to function counter-cyclically, is it not? There is an important opportunity here.

Mr. Keyes: I will agree with that statement.

Mr. Knight: There would be relatively little import leakage. We have domestic manufacturers of goods. We have the engineering expertise to do this largely within Canada. There would therefore be relatively small import leakage in this investment. We must also bear in mind the investments that are already made in other modes of transportation infrastructure. They are very substantial. The costs of maintaining major highway systems that are less efficient...

Mr. Keyes: This is why I wanted to get a pointed answer from you. I understand all the reasons of environmental... and all the reasons we have, but would the Canadian public say good idea, look at that headline, \$3.5 billion, or \$4 billion?

• 1600

Mr. Knight: Well, I suppose it would be presumptuous of me to speak for the Canadian public, but I can speak for what was a unanimous decision at our annual conference, when this matter was debated and discussed in some detail. Though this reflects the most recent thinking of my membership, it also reflects a very strong body of opinion among the constituency of municipal governments that this should happen. That is our opinion.

Mr. Keyes: Where do you think we should go from here now that you are one of the few, if not one of the last, witnesses we will hear on this subject before we break away to write our report? Should we wait for the Air Canada-CP study? Should we wait for the royal commission on transportation? How long should we wait and what should our next step be?

[Translation]

Mais revenons-en plutôt à notre sujet de l'heure, le train à grande vitesse. Il va sans dire que c'est une question délicate et que nous ouvririons certainement une boîte à Pandore si nous décidions d'opter pour le train à grande vitesse. Je veux parler de décisions au sujet du financement, de l'exploitation, de la réglementation, de la technologie—pour ne mentionner que ces quelques sujets. Et, à tout cela, il faut ajouter les coûts—le coût des études, le coût de l'infrastructure et le coût des wagons. Les coûts vont de plusieurs millions de dollars pour une étude ou un plan à des milliards de dollars pour la réalisation, 3,5 milliards de dollars pour la liaison Toronto-Montréal seulement.

Maintenant, si vous pouviez me donner une réponse significative... Croyez-vous que les Canadiens soient aujourd'hui prêts à déboursier une telle somme étant donné la conjoncture économique, notre dette énorme et les problèmes que pose l'économie? Supposons que le gouvernement dise que c'est une bonne idée et qu'il décide de mettre la machine en marche—et il vous est aussi facile que moi d'imaginer la manchette dans les journaux «Le gouvernement finance un train à grande vitesse de 4 milliards de dollars dans le corridor Toronto-Montréal»—comment, d'après vous, le public réagira-t-il?

M. Knight: Les gouvernements n'ont-ils pas toujours eu pour rôle d'adopter des mesures anticycliques? L'occasion magnifique s'offre à lui.

M. Keyes: Je suis d'accord avec vous.

M. Knight: Une telle décision n'aurait guère d'incidence sur les importations. Nous avons des fabricants nationaux. Nous avons au Canada les ingénieurs qu'il faut. Cet investissement n'aurait donc guère d'incidence sur les importations. Il ne faudrait pas oublier non plus les investissements que nécessite l'infrastructure d'autres modes de transport. Ils sont énormes. Le coût du maintien d'importants réseaux routiers qui sont moins efficaces...

M. Keyes: C'est pourquoi je voulais obtenir de vous une réponse significative. Je comprends toutes les raisons que vous énumérez, l'environnement et tout le reste, mais le public canadien se dirait-il, après avoir lu cette manchette, que c'est une bonne idée de dépenser 3,5 ou 4 milliards de dollars?

M. Knight: Je suppose que je me montrerais présomptueux si je prenais la parole au nom de la population canadienne, mais je peux vous dire quelle a été la décision anonyme à notre conférence annuelle, lorsque cette question a été abordée et discutée en détail. Ce sont là les vues de nos membres, mais elles reflètent également celles de la population des municipalités que nous représentons.

M. Keyes: Que nous suggéreriez-vous de faire étant donné que vous êtes l'un des derniers témoins, sinon le dernier, que nous entendrons à ce sujet avant de rédiger notre rapport? Devrions-nous attendre les résultats de l'étude d'Air Canada et du CP? Devrions-nous attendre ceux de la Commission royale d'enquête sur les transports? Pendant combien de temps devrions-nous attendre et quelle devrait être notre prochaine étape?

[Texte]

Mr. Massimo Bergamini (Senior Policy Analyst, Federation of Canadian Municipalities): I think it is absolutely essential that the process under way be allowed to go the full course. We said as much in our opening remarks. We have found that these hearings are perhaps a little premature. I understand some of the questions were prepared by your research staff as general guidelines. They were very pointed and in some instances perhaps a trifle speculative, given that this major feasibility study is about to get under way.

So I believe a number of these questions will be answered. At that time, we certainly hope this committee will review this report and allow for full public input so that—

Mr. Keyes: Which report are you talking about?

Mr. Bergamini: The report of the task force on the high-speed rail. I can tell you that was certainly the opinion expressed by our members just this weekend at the board of directors meeting. There was a sense that there has to be public input, but reliable data must be given.

If I may,

j'aimerais soulever un point en particulier pour revenir brièvement sur le simplisme de notre analyse. Je peux vous dire que nos membres ont vécu d'une façon très forte les coupures de VIA Rail. Pour nos membres, ce ne sont pas que des questions simplistes, ce sont des problèmes qui touchent leurs existences même; ce sont des questions existentielles.

Et pour nos membres, les coûts de cet exercice est évident; je parle des coûts d'infrastructure qui doivent être maintenus à cause d'un trafic routier accru, etc. Ils pensent donc que l'analyse était peut-être simpliste pour vous, mais c'est une analyse faite par des municipalités qui doivent entretenir un réseau routier. Et ce sont des coûts réels qui doivent être défrayés à partir de la taxe foncière. Et, je peux vous le dire, ce sont aussi des coûts substantiels.

Mr. Keyes: Is the Federation of Canadian Municipalities prepared to trade off? There is only so much money in the purse and if we are looking at transportation, a decision will have to be made. I should have asked this question earlier of the Mayor of Ottawa who was here for us. Ottawa wants expansion of a highway from Ottawa to the 401, but it also supports a high-speed rail system that would stop in Ottawa. Because there is only so much money in the purse, maybe a trade-off will have to be made.

Do you think municipalities are prepared to trade off expansion of highways such as 403 in the Toronto area, the widening of highways in the North Bay and Thunder Bay areas, or maybe Ottawa's widening of the highway down to the 401? Do you think they are prepared to trade off some of that for the expense of a high-speed rail system?

Mr. Knight: As a very practical matter, the highways are expanding because there aren't good optional modes of transportation. No one wants, necessarily, to build bigger and larger highways, but in the absence of feasible, alternate

[Traduction]

M. Massimo Bergamini (analyste principal des politiques, Fédération canadienne des municipalités): Je pense qu'il est absolument essentiel que le processus entamé puisse suivre son cours. C'est ce que nous avons dit dans nos observations préliminaires. Nous croyons que ces audiences sont peut-être un peu prématurées. Je sais que certaines des questions ont été rédigées par vos attachés de recherche pour vous servir de lignes directrices. Je dirais qu'elles relevaient dans certains cas de la spéculation étant donné que l'étude de faisabilité est sur le point de débiter.

Je crois donc que certaines de ces questions trouveront réponse. À ce moment-là, nous espérons que le comité examinera le rapport et permettra au public de pleinement participer. . .

M. Keyes: De quel rapport parlez-vous?

M. Bergamini: Le rapport du groupe de travail sur le train à grande vitesse. Je peux vous dire que c'est l'opinion qu'ont exprimée nos membres ce week-end à la réunion du conseil d'administration. Le public doit avoir son mot à dire, mais il faut lui présenter des données fiables.

Si je le peux,

I would like to raise a particular point to come back briefly on the simplism of our analysis. I can tell you that our members reacted strongly to the Via Rail cuts. For our members, these are not simplistic questions; there are problems affecting their very existence, there are existential questions.

And for our members, the costs of this exercise are evident; I mean the costs of the infrastructure that has to be maintained because of an increase in the highway traffic, etc. Therefore, they think that the analysis was maybe simplistic for you, but this is an analysis made by municipalities that have to maintain a highway system. And these are real costs that have to be paid for with city taxes. And I can also tell you that these are substantial costs.

M. Keyes: La Fédération canadienne des municipalités est-elle prête à faire un compromis? Nous n'avons qu'une certaine somme d'argent dans nos coffres, et il faudra, dans le secteur des transports, qu'une décision soit prise. J'aurais dû poser cette question ce matin au maire d'Ottawa. La ville d'Ottawa voudrait que la route menant d'Ottawa à la 401 soit élargie, mais elle est aussi en faveur d'un système de train à grande vitesse qui la desservirait. Parce que nous disposons de sommes données seulement, il faudra peut-être faire un compromis.

Croyez-vous que les municipalités soient prêtes à renoncer à l'expansion de routes comme la 403 dans la région de Toronto, à l'élargissement de routes dans les régions de North Bay et de Thunder Bay ou, peut-être, à l'élargissement de la route menant d'Ottawa à la 401? Croyez-vous qu'elle soit prête à renoncer à une partie de tout cela en faveur d'un train à grande vitesse?

M. Knight: En fait, il y a une expansion du réseau routier parce qu'il n'y a pas d'autres formules de transport véritables. Personne ne veut nécessairement construire des routes plus larges, mais en l'absence d'autres moyens de

[Text]

modes, it is essential. If people are going to find their way into Toronto to work from much of the hinterland, they must drive because there is no other way to get there, and so highways are being expanded. If there was an alternate mode and the highways did not need expansion, the municipalities would be delighted because cars are really expensive to accommodate.

• 1605

Mr. Keyes: Are you saying, then, that beyond regulating other modes of traffic to ensure the viability or commercial success of high-speed rail, that if we just left what we have as far as roads and highways and provided alternatives, people would eventually become so frustrated with the highways and roads that they would use the high-speed rail system?

Mr. Knight: There is no question that if there was a real and believable prospect of a high-speed rail system, government, which otherwise might be investing in highway expansion, might review that decision.

Mr. Keyes: Thank you.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for appearing before us and for giving us the views of the federation.

Let me start with the whole question of the environment. This is a question I haven't raised with anybody else, nor to my knowledge has anybody else raised it, but this morning we heard an urgency, a plea from the corridor mayors to get on with it. The feeling is that we know it can be done, that it will work, and we recognize that whatever we decide to do will be subject to some kind of environmental assessment. Should that be done concurrently with the feasibility study?

Mr. Knight: In the interest of time, I can see that might be appropriate. Obviously, the assessment would need to have enough reference points about the specific type of system in order to be meaningful. It might not be an absolutely parallel sequence but instead a progressive sequence where the environmental assessment, which will have to be defined quite carefully, will need a few reference points in order to be meaningful, and those might not be available until some time into the feasibility process.

Mr. Angus: My understanding is that the terms of reference of the feasibility study have not been finalized between the three levels of government. If this committee were to suggest to them that as part of their consideration they should think about a phasing of their own work, so that at a certain point into their study they could trigger an environmental assessment. . . For example, if the first part of their work was route selection analysis, before they get into the marketing studies they might be in a position to do that. Some would argue that they would have to do the marketing studies first in order to determine the appropriate routing, but I suspect not, because there isn't that much flexibility. You are going to serve Toronto, Ottawa and Montreal. You might dicker over the intermediary points, but we know where the end points are going to be.

[Translation]

transport possibles, il est essentiel de le faire. Si les gens doivent venir de l'intérieur des terres pour aller travailler à Toronto, ils doivent emprunter la route, car il n'y a aucun autre moyen de s'y rendre et c'est la raison pour laquelle les routes font l'objet d'une expansion. S'il existait un autre mode de transport et qu'il ne faille pas élargir les routes, les municipalités seraient ravies parce que les automobiles exigent de fortes dépenses.

M. Keyes: Mis à part la réglementation d'autres modes de transport pour assurer la viabilité ou le succès commercial du train à grande vitesse, voulez-vous donc dire que si nous ne faisons rien au sujet des routes existantes et des autres moyens de transport, les gens finiraient par être tellement frustrés qu'ils utiliseraient le train à grande vitesse?

M. Knight: Il ne fait aucun doute que dans la perspective d'un réseau de transport par train à grande vitesse, le gouvernement—qui autrement pourrait investir dans l'expansion du réseau routier—pourrait revoir sa décision.

M. Keyes: Merci.

M. Angus: Merci, messieurs, d'avoir bien voulu nous rencontrer pour nous exposer les vues de la fédération.

Permettez-moi tout d'abord de vous parler d'environnement. C'est une question que je n'ai abordée avec personne d'autre, ni que personne d'autre n'a abordée à ma connaissance; mais, ce matin, les maires du corridor ont imploré notre appui. Le sentiment est que nous savons que ce projet peut devenir réalité, et nous reconnaissons tous que, peu importe la décision, elle sera assujettie à une évaluation environnementale quelconque. Celle-ci devrait-elle avoir lieu en même temps que l'étude de faisabilité?

M. Knight: Si l'on veut gagner du temps, ce serait peut-être préférable. De toute évidence, pour que l'évaluation ait un sens, il faudrait que l'on dispose de suffisamment de données au sujet du type de système envisagé. Il se pourrait que les deux études ne puissent pas avoir lieu tout à fait en même temps, parce que l'évaluation environnementale, dont il faudra bien définir les paramètres, devra être fondée sur des données précises pour avoir un sens, et il se pourrait que ces données ne soient pas disponibles tant que l'étude de faisabilité ne sera pas en cours pendant un certain temps.

M. Angus: Je crois comprendre que les trois paliers de gouvernement ne se sont pas encore entendus sur les paramètres de l'étude de faisabilité. Je me demandais si le comité ne pourrait pas leur suggérer de procéder par étape afin qu'une évaluation environnementale soit déclenchée à un certain stade de leur étude. Par exemple, si la première étape de leurs travaux consistait en une analyse des routes possibles, ils pourraient demander une évaluation environnementale avant de procéder à des études de marchés. Certains diront peut-être qu'il leur faudra étudier le marché pour pouvoir déterminer la route qui s'impose, mais je ne pense pas qu'on dispose d'une très grande marge de manœuvre. La liaison doit desservir Toronto, Ottawa et Montréal. Il y aura peut-être un certain marchandage au sujet des arrêts entre ces trois villes, mais nous savons quelles seront les destinations finales.

[Texte]

Mr. Bergamini: Although it may be difficult from a technical perspective because a number of issues have to be addressed, including the technology and route selection and so on... A number of key issues have to be addressed, but what is absolutely essential, and I think the VIA experience is instructive in this case, is that whatever the process, it has to be seen as credible and it has to be seen as open. Anything that is designed to be worked out among functionaries behind closed doors, and then you have reams and reams of paper presented to people to intervene, just isn't going to fly. Whatever the process, it has to be open and it has to be credible.

If I were to make a recommendation, it would be that. Certainly, the urgency of the situation requires that we find a way of speeding up the process, but the environment is too important and we cannot allow that process to be questioned, because it raises some serious political road-blocks further down the road.

Mr. Angus: I raise it because... as we are seeing in northern Ontario with the class environmental assessment for forestry, which is a very complex issue—it is now into its fourth year and it will be going for another 18 months... We all recognize that an environmental assessment has to be done and done in a quality way. We do not want a rush job but if we can somehow expedite it by starting sooner as opposed to later, that might help.

• 1610

Let me shift over to the whole question of phasing. It's been argued that the most profitable route in the corridor is Montreal-Ottawa-Toronto. Does FCM have a position on—I'll use the term "construction" for lack of a better word—the construction of that route first and then adding on the extensions to Quebec City and to Windsor, or is it the FCM position that everything should be done as soon as we can?

Mr. Knight: I don't think we have really focused on that matter and, frankly, we try to avoid dealing in exclusively regional questions and try to bring a comprehensive view that's acceptable to all our members. However, as a practical matter, the system can't be constructed all at once. It's going to be constructed progressively, and it would seem reasonable that there would be a business decision about how to maximize the return in terms of phasing the construction. That's only reasonable, and I think any practical person would accept that.

Mr. Angus: Has FCM taken a look at the non-corridor to indicate if there are areas of the country that may be appropriate candidates for higher-speed rail, and if so, could you indicate those?

Mr. Knight: Yes.

Just to underline to begin that, we see the corridor system as a part of the national system. This is fundamental to our argument. We would not wish to see an isolated and autonomous system, but rather a system that over time lends strength to a national network. So we are very concerned about the overall system.

[Traduction]

M. Bergamini: Même si la chose peut poser des difficultés sur le plan technique parce qu'un certain nombre de questions devront être abordées, y compris la technologie, le choix de la route et ainsi de suite... Un certain nombre de questions clés doivent être réglées, mais ce qui est absolument essentiel, et je pense que l'expérience de VIA Rail peut nous être utile à cet égard, c'est que peu importe le processus, il doit être considéré comme crédible et il doit être public. Ce qui pourrait être décidé avec à huis clos par des fonctionnaires qui présenteraient ensuite un monceau de paperasses à la population, ne passera tout simplement pas. Peu importe le processus, il devra être public et il devra être crédible.

Si j'avais à faire une recommandation, ce serait celle-là. De toute évidence, l'urgence de la situation exige que nous trouvions un moyen d'accélérer le processus, mais l'environnement est trop important et nous ne pouvons pas nous permettre que ce processus soit remis en question, car de sérieux obstacles pourraient ensuite barrer la route sur le plan politique.

M. Angus: J'ai soulevé cette question parce que je songeais à l'évaluation environnementale en cours dans les forêts du nord de l'Ontario, qui est une question très complexe—elle en est maintenant à sa quatrième année et elle doit se poursuivre pendant 18 mois encore... Nous reconnaissons tous qu'une évaluation environnementale doit être faite, et bien faite. Nous ne voulons pas précipiter les choses, mais si nous pouvions accélérer le processus en nous y mettant le plus tôt possible, cela pourrait aider.

Ma question porte précisément sur l'échelonnement des travaux. Certains soutiennent que la liaison la plus rentable dans le corridor serait celle de Montréal-Ottawa-Toronto. La FCM croit qu'il doit y avoir—et j'utiliserai le mot «construction» car je n'en trouve pas de meilleur—construction de cette route d'abord, à laquelle viendrait ensuite s'ajouter une liaison pour la ville de Québec et Windsor, ou croit-elle que tous les travaux devraient être réalisés le plus tôt possible?

M. Knight: Nous ne nous sommes pas vraiment arrêté à cette question et je dois vous dire, franchement, que nous essayons de ne pas faire de distinction entre les régions pour plutôt adopter une vue d'ensemble qui soit acceptable pour tout le monde. Il va s'en dire que tout le réseau ne peut pas être aménagé d'un seul coup. Il faudra procéder étape par étape, et il semblerait raisonnable de s'attendre à ce qu'on veuille rentabiliser les investissements. Je dis bien raisonnable, et je pense que toute personne pratique sera d'accord avec moi.

M. Angus: La FCM a-t-elle cherché à savoir si le train à grande vitesse ne conviendrait pas à d'autres régions du pays et, dans l'affirmative, pourriez-vous m'indiquer lesquelles?

M. Knight: Oui.

D'abord, nous considérons le réseau du corridor comme partie intégrante du réseau national. C'est l'élément fondamental de notre argument. Nous voulons non pas d'un réseau isolé autonome, mais d'un réseau qui, avec le temps, finira par mettre en valeur le réseau national. Nous ne perdons pas de vue le réseau national.

[Text]

There have been discussions about other routes that might be intensified. There has been discussion about Calgary and Edmonton; that's a very active corridor. There may also be opportunities in the Fraser Valley leading into Vancouver—there are serious transportation difficulties there and something might be done—and possibly some routes in the Maritimes. The Halifax-Saint John linkage is another potential area. Yes, that is part of our discussion.

Mr. Angus: Mayor Doré was quite specific about the ability of his municipality to come up with any property tax dollars to participate in high-speed rail. What is the position of FCM on municipal participation financially? We've seen in other jurisdictions—we've seen it in the States particularly, and we are seeing it a bit in Europe—that, in order to ensure that their community is one of the stops, municipalities have been paying for part of the infrastructure.

Mr. Knight: As you know, municipalities do not have the option of deficit financing. That is precluded. They are not able to do that. They have to operate on a break-even basis, and this limits their ability to participate in activities that are not specifically within the municipal focus or mandate.

I think the answer Mayor Doré gave might be a fairly general answer, although by no means is the constituency entirely homogeneous, and it is conceivable that some other mayor might give a somewhat different answer. But you have to look at the overall situation of municipal budgets and their limitations in terms of tax resources and their difficulties in financing their current mandated services, and I would emerge from that analysis with a fairly unoptimistic view of what might be possible.

Mr. Angus: I just want to clarify something. You said that municipalities are not allowed to deficit-finance.

Mr. Knight: Well—

Mr. Angus: Maybe there's a problem with the terminology, because I know that mine does a lot of debenturing.

Mr. Knight: Yes, sure.

Mr. Angus: There's a balancing act, but it's never a no-debt situation.

Mr. Knight: Yes, but each year the operating budget must be a positive budget. Sure, you can borrow money for capital projects, but at the end of the day your operating budget must be on a break-even basis.

Mr. Angus: But surely we're talking about capital.

Mr. Knight: Yes, but you'll also find that many municipalities are borrowed to their statutory limit already.

Mr. Angus: Yes, I agree.

One of the things you talked about in your brief is the comparison between the modes and the treatment. We saw in Sweden that the state railway has split into two entities, one to own the infrastructure, the other to operate the trains and

[Translation]

Des discussions ont eu lieu au sujet d'autres liaisons qui pourraient être améliorées. Il a été question de Calgary et d'Edmonton; c'est un corridor très fréquenté. Des possibilités s'offrent peut-être aussi dans la vallée du Fraser—où le transport vers Vancouver pose de graves difficultés—de même que sur certaines liaisons dans les Maritimes. La liaison à Halifax-Saint John pourrait se prêter elle aussi à l'utilisation du train à grande vitesse. Oui, nous avons discuté de la question.

M. Angus: Le maire Doré a été assez précis au sujet de la capacité de sa municipalité d'affecter une partie des impôts fonciers au financement du train à grande vitesse. Quelle est la position de la FCM au sujet de la participation financière des municipalités? Nous avons vu que, dans d'autres pays—aux États-Unis, en particulier, et dans certains pays d'Europe—les municipalités assumaient une partie des coûts de l'infrastructure pour s'assurer que le train s'y arrêterait.

M. Knight: Comme vous le savez, le financement déficitaire n'est pas envisageable pour les municipalités. Il est exclu. Elles doivent atteindre le seuil de rentabilité, ce qui limite leur capacité de participer à des activités que leur mandat n'englobe pas précisément.

Je pense que la réponse du maire Doré ne peut être représentative, mais l'électorat est loin d'être homogène et il se pourrait qu'un autre maire donne une réponse un peu différente. Mais si l'on considère toute la situation des budgets municipaux et les limites qu'ils comportent en matière de ressources fiscales, ainsi que la difficulté des villes de financer les services qu'elles sont censées offrir, je ne pense pas qu'on puisse être optimiste au sujet de ce qui pourrait être possible.

M. Angus: Je voudrais préciser quelque chose. Vous avez dit que le financement par le déficit est interdit aux municipalités.

M. Knight: Bien. . .

M. Angus: Il faudrait peut-être s'entendre sur les termes, car je sais que la mienne compte énormément d'emprunts sous forme de débentures.

M. Knight: Oui, sûrement.

M. Angus: Un bilan est dressé, mais il faut toujours compter avec les dettes.

M. Knight: Oui, mais chaque année le budget d'exploitation doit être un budget positif. Il est vrai que les municipalités peuvent emprunter de l'argent pour des projets d'immobilisation, mais il reste qu'elles doivent atteindre le seuil de rentabilité.

M. Angus: Vous voulez sûrement parler de capital.

M. Knight: Oui, mais de nombreuses municipalités ont déjà emprunté autant que la loi le leur permettait.

M. Angus: Oui, je suis d'accord.

Dans votre mémoire, vous parlez de la comparaison entre les modes et le traitement. Nous avons vu qu'en Suède la compagnie nationale des chemins de fer est divisée en deux entités: une première qui possède l'infrastructure et une

[Texte]

the stations. As it relates primarily to high speed, is that one of the options we should be looking at? Should we look at the Government of Canada or the governments of Ontario and Quebec owning the infrastructure and in effect renting space on that for the owner and/or operator of the train sets?

• 1615

Mr. Knight: I think until we have the results of the studies that are under way, it is pretty tough to give a clear answer to those questions. Those are fairly technical questions that would need a basis of projection that we don't yet have, in my opinion.

Mr. Angus: I thought they were more philosophical than technical, but I will leave it at that.

Mr. Wilson: I would like to welcome the FCM representatives here and thank them for their contribution to the committee's work.

I should preface my remarks by noting your comments concerning governments functioning counter-cyclically. I can only lament that perhaps some previous ones did not so function, in which case we would not have the debt and the requirement to pay the massive servicing charges that are constraining all sorts of activities at this point in time.

On page 2 there's a quotation from 1989 on the corridor mayors arguing in favour of high-speed rail and supporting a national network and so on. Do you seriously believe that high-speed rail in the triangle down here has anything to do with a national passenger rail network?

Mr. Knight: Yes, we clearly do.

Mr. Wilson: How?

Mr. Knight: Well, it is implicit in our comments, if not explicit, that we would entrust the system in some integrated way with the overall system. We would rather it not be seen as an isolated event, but as part of a network that can be integrated. The fact of the matter is that we are now supporting with subsidies rail service in rural and remote areas. Over time this system has the capacity to operate on a good financial basis. We think some of the benefit of that over time should be used to support what we are already subsidizing.

Mr. Wilson: So you believe there could be profit made in the corridor in high speed, which could in turn go to help support the existing service in the more sparsely populated areas of the country?

Mr. Knight: In the long term, yes.

Mr. Wilson: I am wondering if it is a typo on page 2—"FCM still shares this expansive vision". Is that "expansive" or "expensive"? I am not sure if I have the terminology—

[Traduction]

deuxième qui exploite les trains et les gares. Dans le contexte plus particulier du projet de train à grande vitesse, est-ce l'une des possibilités que nous devrions examiner? Devrions-nous envisager la possibilité que le gouvernement du Canada ou les gouvernements de l'Ontario et du Québec soient propriétaires de l'infrastructure et louent leurs installations à un exploitant?

M. Knight: Avant d'avoir vu le résultat des études qui sont en cours, je pense qu'il est plutôt difficile de répondre clairement à ces questions. Ce sont des questions plutôt techniques pour lesquelles nous n'avons pas encore tous les renseignements qui, selon moi, nous permettraient de faire des prévisions.

M. Angus: J'avais l'impression qu'elles étaient davantage d'ordre philosophique que technique, mais je vais m'en tenir à cela.

M. Wilson: Je souhaite tout d'abord la bienvenue aux représentants de la FCM et je les remercie de leurs contributions aux travaux du comité.

Dans vos observations, vous avez fait remarquer que les gouvernements fonctionnent d'une manière anti-cyclique. Ma seule doléance est que, si certains gouvernements antérieurs avaient exercé une meilleure gestion des deniers publics, nous n'aurions pas à supporter la dette actuelle ni le fardeau énorme qu'elle représente et qui nous empêche d'entreprendre toutes sortes d'activités à ce moment précis.

À la page 2 de votre mémoire, il y a une citation qui remonte à 1989, par laquelle vous démontrez que les maires des villes faisant partie du corridor sont en faveur du train à grande vitesse et appuient l'établissement d'un réseau national. Croyez-vous sincèrement qu'un train à grande vitesse qui desservira le triangle que nous connaissons pourrait être relié à un réseau ferroviaire national?

M. Knight: Oui, nous le croyons.

M. Wilson: Comment?

M. Knight: Il est implicite dans vos remarques, pour ne pas dire explicite, que ces liaisons seraient, en quelque sorte, intégrées au réseau national. Nous ne voudrions pas qu'elles soient considérées que comme un élément isolé, mais plutôt comme une partie d'un réseau pouvant être intégré. La réalité est que nous subventionnons aujourd'hui un service ferroviaire dans des régions rurales et des régions éloignées. Avec le temps, on peut espérer que la situation financière de ce réseau sera relativement saine. Nous pensons qu'une partie des bénéfices pourra servir à assurer les services que nous subventionnons aujourd'hui.

M. Wilson: Vous pensez donc que l'exploitation du train à grande vitesse dans le corridor pourrait générer des bénéfices qui pourraient aider à maintenir le service existant dans les régions moins peuplées du pays?

M. Knight: À long terme, oui.

M. Wilson: Je ne sais pas si c'est une erreur typographique, mais à la page 2 de votre document vous dites: «FCM still shares this expansive vision». Est-ce bien «expansive» ou «expensive»?—Une vision «large» ou «chère»—est-ce une vision large ou chère...?

[Text]

Mr. Knight: We think we got it correct.

Mr. Wilson: Okay. A lot of the concerns seem to centre on health and the environment, and they are associated with congestion and pollution—congestion in the air and on the ground, and pollution especially from the exhaust emissions of motor vehicles. Virtually everything we have been told in here by various witnesses is that high-speed rail in the triangle would have very little impact in terms of capturing automobile traffic, but rather would take away ridership from the airlines. I am wondering, all in all, how the exhaust emission problem could be remedied by massive government involvement in another mode like high-speed rail.

Mr. Knight: I have also read those projections and have read in detail the report of the Ontario–Quebec task force. Personally, I am somewhat sceptical about the numbers. I believe the rail system would have more of an attraction for automobile drivers for two or three reasons.

• 1620

First of all, I think we are in a period of relatively low energy costs, but I think we are living on borrowed time. We are dealing with non-renewable resources, and the price is going to escalate dramatically and not long from now. In terms of planning, in a decade or two one can anticipate a very serious energy problem and very greatly increased costs, particularly for petrochemical energy sources.

Secondly, it is just becoming so difficult for individuals, particularly in congested areas, to use automobiles. They are so inefficient, so slow. If there were a viable option, I am persuaded they would be drawn to it.

They are drawn to it in other countries that are not dissimilar to Canada. They are heavily drawn to it in Australia, for example. There are relatively fewer cars on roads and relatively more people on trains in other countries.

I, for one, am not optimistic about the. . . I should say, I am optimistic. I think the use of automobiles will decline significantly over the next generation in our society.

Mr. Bergamini: I think there is one other point perhaps with respect to your question that the Carman–Bujold study highlighted as the positive role governments can play in fostering a modal shift. If the political will is there to look to high-speed rail as a way of contributing to our international commitments on global warming and so on, perhaps we can turn to governments for some leadership in that area—towards moving people from the use of the private automobile to the rail mode. There is a role for governments, I think, in effecting a mode shift.

[Translation]

M. Knight: Non, il n'y a pas d'erreur.

M. Wilson: D'accord. La santé et l'environnement semblent figurer parmi vos principales préoccupations, et ces deux éléments sont liés à la congestion et à la pollution—à la congestion des lignes aériennes et des routes, et à la pollution résultant des émissions des véhicules automobiles. La très grande majorité des témoins que nous avons rencontrés jusqu'à aujourd'hui pensent que le train à grande vitesse dans le triangle ne contribuerait que très peu à réduire la circulation automobile et qu'il enlèverait surtout des passagers aux transporteurs aériens. D'une manière générale, dans quelle mesure l'instauration d'un service ferroviaire à grande vitesse contribuera-t-elle à atténuer le problème de la pollution causée par les véhicules automobiles?

M. Knight: J'ai lu ces prévisions, moi aussi, ainsi que le rapport du groupe d'étude de l'Ontario et du Québec. Personnellement, je suis un peu sceptique au sujet des chiffres qui sont cités. Je pense que le train à grande vitesse attirerait davantage les automobilistes pour deux ou trois raisons.

Premièrement, les coûts de l'énergie sont actuellement relativement faibles, mais je pense que nous ne perdons rien pour attendre. Ce sont des ressources non renouvelables que nous utilisons à l'heure actuelle, et je crois que leur prix va grimper en flèche, et plus tôt qu'on le pense. D'ici dix ou vingt ans, on peut prévoir une crise très grave dans le domaine de l'énergie et une belle augmentation des coûts, notamment pour ce qui est des sources d'énergie pétrochimique.

Deuxièmement, il devient de plus en plus difficile pour les particuliers d'utiliser leur automobile, notamment dans les zones congestionnées. Elles sont si inefficaces, tellement lentes. . . Si une option viable était offerte aux automobilistes, je suis persuadé qu'ils seraient intéressés.

C'est le cas dans d'autres pays où la situation n'est pas tellement différente de celle qui prévaut au Canada. Les automobilistes sont très attirés par le train en Australie, par exemple. Il y a relativement moins d'automobiles sur les routes et relativement plus de gens qui prennent le train dans d'autres pays.

Personnellement, je ne suis pas tellement optimiste au sujet. . . Je devrais plutôt dire que je suis optimiste. Je pense que l'utilisation de l'automobile va considérablement diminuer au cours de la prochaine génération dans notre société.

M. Bergamini: Il y a peut-être un autre aspect à mentionner en réponse à votre question, un élément qui a été particulièrement mis en lumière dans l'étude Carman–Bujold relativement au rôle positif que les gouvernements peuvent jouer en favorisant le recours à d'autres modes de transport. Si l'on a la volonté politique de considérer le train à grande vitesse comme une façon de contribuer au respect de nos engagements internationaux à l'égard du réchauffement de la planète et de tous les autres problèmes que nous connaissons, nous pouvons peut-être demander à nos gouvernements d'ouvrir la voie—en encourageant les gens à utiliser davantage le train que l'automobile. Les gouvernements ont un rôle à jouer, je pense, pour favoriser ce changement.

[Texte]

Mr. Knight: It is interesting to note more and more cities internationally have constraints on the use of private automobiles: systems involving alternate day use of even and odd numbered plates and systems involving the exclusion of private automobiles from core areas at rush hour. This is not simply a manifestation in Mexico City, but many capital cities are looking at this—many major cities including several in California. This is just an indication of a major shift in the future.

Mr. Wilson: I find your comments interesting. In talking about government intervention to tell people how they should travel, I wonder if that is a decision within the purview of the particular municipality.

I will tell you why. It seems to me within Canada the major problems associated with the automobile are in and in close proximity to the big cities, your major contributors in the FCM, and that high-speed rail going between the cities doesn't have a whole lot of impact on the vehicular traffic in and on the edges of the cities.

Therefore, I am wondering if the solution is not closer to home in the sense of better municipal travel patterns—an extension of metro, for example, and other means of mass transport—and whether it is something municipalities ought to direct their attention to and do something about, rather than suggesting the federal government go further in hock with massive public involvement in a mode that would compete with other modes for the same business dollar?

Mr. Knight: Just to be very clear, municipalities are heavily involved in transit, devoting considerable resources to subsidizing transit, regional transportation. That is a main function of Canadian municipalities, and significant efforts are under way in many cities to expand this transit function. But that does not obviate in any way the need for the federal government to play its traditional role on the interprovincial rail side.

[Traduction]

M. Knight: Il est intéressant de noter qu'il y a de plus en plus de villes, à l'échelle internationale, qui imposent des contraintes à l'utilisation des automobiles: des systèmes selon lesquels, par exemple, seules les automobiles dont la plaque d'immatriculation se terminent par un chiffre pairs peuvent circuler certains jours et les chiffres impairs le jour suivant, ou des systèmes qui interdisent les véhicules automobiles dans les centres des villes à l'heure de pointe. Cela ne se fait pas seulement à Mexico. Il y a de nombreuses capitales qui envisagent d'adopter de tels systèmes—un grand nombre de villes importantes dont plusieurs en Californie. Ce n'est qu'une indication de changement profond important qui est en train de se produire.

M. Wilson: Je trouve vos observations intéressantes. Au sujet de la question de l'intervention du gouvernement, qui devrait dire aux gens comment ils devraient se déplacer, je me demande si, en réalité, cette décision ne concerne pas davantage la municipalité.

Je vais vous dire pourquoi je dis cela. Il me semble qu'au Canada, les principales difficultés liées à l'automobile sont les embouteillages qui surviennent constamment dans les grandes villes, et que le train à grande vitesse qui relierait les villes n'aurait pas tellement d'effets pour ce qui est de la circulation automobile dans les grandes villes.

Par conséquent, je me demande si la solution ne se trouve pas davantage dans les systèmes de transport municipaux—l'expansion du métro, par exemple, et d'autres moyens de transport public—et si les municipalités ne devraient pas faire porter leur attention là-dessus et faire quelque chose à ce sujet, plutôt que de proposer que le gouvernement fédéral investisse massivement dans un mode de transport qui ferait concurrence aux autres moyens de transport?

M. Knight: Je tiens à préciser très clairement que les municipalités s'intéressent de très près au transport en commun et qu'elles lui consacrent des ressources considérables tant sur le plan du transport municipal que sur celui du transport régional. C'est l'une des principales fonctions des municipalités canadiennes et un grand nombre de villes font des efforts importants à l'heure actuelle pour améliorer encore davantage le transport en commun. Mais cela n'élimine en rien la nécessité que le gouvernement fédéral continue de jouer son rôle traditionnel dans le domaine du transport ferroviaire interprovincial.

• 1625

Municipalities have clear responsibility for local and regional transit and they're investing heavily in that, but there's also a need for intercity and interprovincial transportation, and that has been and I hope will continue to be a major federal role. I think there's a major opportunity here to contribute to environmental protection and the efficiency of the economy. I hope the federal government will take it under serious advisement.

Les municipalités ont clairement la responsabilité du transport en commun local et régional et elles investissent beaucoup sur ce chapitre, mais il y a aussi des besoins sur le plan du transport interurbain et interprovincial, et cela a été et continuera d'être, nous l'espérons, une responsabilité importante du gouvernement fédéral. Je pense que ce projet offre l'occasion de contribuer à la protection de l'environnement et à l'efficacité de l'économie. J'espère que le gouvernement fédéral en tiendra compte avec le tout sérieux voulu.

[Text]

Mr. Wilson: I'm having trouble understanding the role of the federal government in interprovincial rail travel. It seems to me that we have a rather elaborate investment in airports and in roads, and I have not heard anything from witnesses that would tell us there would be any great drawing away from the automobile mode.

It seems to say that what we would be doing is committing huge amounts of money to high-speed rail, which would simply compete with the airlines for the business travel. At FCM, and in the meetings, was there any concern expressed about the federal government's debt deficit and the spiralling tax load? Were any resolutions passed along those lines at recent meetings in the last couple of years? What was the gist of them? What was the thrust of them?

Mr. Knight: There has not been a preoccupation in that regard.

Mr. Wilson: Were there resolutions?

Mr. Knight: Frankly, I don't think so, in the last two years. If you're wondering what's on people's minds, I can tell you that rail passenger travel is heavily on their minds. It's something about which they become passionate, about which our constituents become passionate. They become less passionate about other matters.

Mr. Bergamini: Mr. Wilson, on one point with respect to effecting modal shift, I don't think we want and I don't think it's the intent of the FCM or our members to replace the invisible hand of Adam Smith with the heavy hand of government to force people from their automobiles into the train. What we're suggesting is that there may be a positive role for governments to play in effecting that shift if our priority is, indeed, as we claim as a society, turning more and more towards environmental concerns.

With respect to urban transit, municipalities are doing their share. They're doing more and more, more than their share in fact, because governments are retreating from that field. The federal government retreated a few years ago. The provinces appear to be retreating from that field as well. I would suggest that all governments ought to look at their policies, the whole slew of policies, including fiscal policy, to see if there are ways whereby we can in fact contribute to the expansion of public transit and perhaps change public attitudes towards the private automobile, towards other alternate forms of transit, including the train, including high-speed rail.

Surely, if we are as concerned about the environment as we claim to be as a society, we ought to be looking at this collectively and making the difficult choices. I think there's a role for the federal government, and for the provinces, and for municipalities.

The Vice-président (M. Pronovost): Merci beaucoup, monsieur Wilson. Je remercie également M. Knight et à M. Bergamini d'avoir comparu aujourd'hui devant notre Comité, qui tiendra certainement compte des remarques que vous avez faites au cours de cette présentation. Merci beaucoup.

[Translation]

M. Wilson: Je comprends mal le rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral dans le contexte du transport ferroviaire interprovincial. Il me semble que nous avons déjà investi considérablement dans les aéroports et les routes et, jusqu'à maintenant, aucun témoin ne nous a encore démontré qu'un train à grande vitesse réduirait de façon appréciable l'utilisation de l'automobile.

On ne fera probablement qu'engloutir d'énormes sommes d'argent dans un réseau ferroviaire à grande vitesse qui ne ferait que concurrencer les transporteurs aériens pour ce qui est des déplacements d'affaires. À la FCM, et au cours des réunions, a-t-on exprimé quelque inquiétude au sujet du déficit du gouvernement fédéral et de l'alourdissement du fardeau fiscal? A-t-on adopté des résolutions à ce sujet au cours des deux dernières années? À quoi tenaient ces résolutions? Vers quoi étaient-elles orientées?

M. Knight: On ne s'est pas vraiment préoccupé de cet aspect.

M. Wilson: Y a-t-il eu des résolutions qui ont été adoptées?

M. Knight: Au cours des deux dernières années, pour être franc, je pense que non. Si vous vous demandez ce qui intéresse les gens à l'heure actuelle, je peux vous dire que c'est le transport des passagers par chemin de fer. C'est quelque chose que les gens défendent avec beaucoup plus de passion que bien d'autres choses.

M. Bergamini: M. Wilson, au sujet du changement en faveur d'un autre mode de transport, je ne pense pas que nous voulions, ni la FCM, pas plus que ses membres, remplacer la main invisible d'Adam Smith par celle du gouvernement pour forcer les gens à délaisser leur automobile en faveur du train. Ce que nous disons, en réalité, c'est que les gouvernements peuvent jouer un rôle positif à l'égard de ce changement, si notre priorité est bel et bien, comme nous nous en réclamons en tant que société, de tenir davantage compte de l'environnement.

Les municipalités font leur part au chapitre du transport urbain. En réalité, elles font plus que leur part, parce que les gouvernements se retirent de plus en plus de ce domaine. Le gouvernement fédéral s'en est retiré il y a quelques années. Aujourd'hui, on peut constater le même phénomène à l'échelon des provinces. Je pense que tous les gouvernements doivent envisager l'ensemble de leurs politiques, y compris la politique fiscale, afin de déterminer s'il n'y aurait pas des façons de contribuer davantage à l'expansion du transport en commun et peut-être de modifier les attitudes du public à l'égard de l'automobile, d'autres moyens de transport en commun, notamment le train et le train à grande vitesse.

De toute évidence, si notre société est aussi préoccupée d'environnement que nous le disons, nous devons envisager collectivement cette possibilité et faire les choix qui s'imposent. Je pense que le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités ont un rôle à jouer dans toute cette affaire.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Thank you very much Mr. Wilson. I also thank Mr. Knight and Mr. Bergamini for their appearance today before our committee which will certainly consider the remarks that you have made. Thank you very much.

[Texte]

Nous allons maintenant recevoir monsieur Howard Goldberg de l'Association du transport aérien du Canada.

Monsieur Goldberg, bienvenue à ce Comité.

• 1630

Mr. Howard P. Goldberg (Vice President and Secretary, Air Transport Association of Canada): Thank you very much, Mr. Chairman.

I'd like to thank the committee for their invitation. I'm very pleased to be here. I bring you the regrets of our president and CEO, Mr. Gordon Sinclair. If this appearance could have been scheduled for any other day, he would have been the one making the presentation.

Unfortunately, today's session of the environmental assessment hearings regarding proposed runway expansion at Pearson International Airport, currently being held in Toronto, was crucial to us in our industry. The schedule for these hearings was established some time ago and so it could not be changed.

Mr. Sinclair asked that I convey to you his best wishes in your deliberations and let you know that he would make himself available at any other time and date should it be the committee's desire to hear from him.

Briefly, the Air Transport Association represents commercial air transport in Canada in all its phases. Our members include both national carriers, regional and commuter carriers, large and small charter operators, helicopter operators and flight training schools. Collectively, ATAC members account for almost 95% of all the revenues earned by this industry.

ATAC is aware of earlier testimony with respect to the market study currently being conducted by Air Canada and CP Rail, and the interest of Air Canada is noteworthy. Mr. Desrochers' comments indicate the Canadian carriers are in fact considering business opportunities outside their traditional markets.

I'm here today to present the views of our association with respect to the role of government in the development of high-speed rail. Questions of market and economics are perhaps better left to the those who may be considering the business opportunities available with the development of high-speed rail.

Government involvement in any mode of transportation should be the subject of wide ranging public debate in the context of an overall transportation policy. All stake holders such as carriers, consumers and other levels of government have a perspective that will aid in the shaping of the Canadian transportation system. These hearings are an important forum for the discussion of high-speed rail and demonstrate that facilitation of the debate may be one of government's most important roles.

[Traduction]

We now welcome Mr. Howard Goldberg from the Air Transport Association of Canada.

Mr. Goldberg, welcome to this committee.

M. Howard P. Goldberg (Vice-président et Secrétaire, Association du Transport aérien du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie le comité de son invitation. Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui. Je vous offre mes sincères regrets de notre président et chef de la direction, M. Gordon Sinclair. Si notre comparution avait pu être reportée à un autre jour, c'est lui qui vous aurait présenté cet exposé.

Malheureusement, la séance d'aujourd'hui des audiences de l'évaluation environnementale concerne l'agrandissement des pistes qui est proposée à l'aéroport international Lester B. Pearson, séance qui a lieu à Toronto, était d'une importance cruciale pour nous. Le calendrier de ces audiences a été établi il y a déjà un certain temps, et c'est pourquoi il ne pouvait être modifié.

M. Sinclair m'a demandé de vous transmettre ses meilleurs vœux de succès dans vos délibérations et de vous faire savoir qu'il pourra venir vous rencontrer à l'heure et à la date que vous aurez choisies si le comité souhaite qu'il vienne témoigner personnellement.

En résumé, l'Association du transport aérien du Canada représente le transport aérien commercial au Canada sous tous ses aspects. Parmi nos membres, on retrouve des transporteurs nationaux, des transporteurs régionaux et des navettiers, des exploitants d'avions nolisés, grands et petits, des entreprises de transport par hélicoptère et des écoles de pilotage. Tous ensemble, les membres de l'ATAC représentent presque 95 p. 100 du chiffre d'affaires total du secteur.

L'ATAC est au courant du témoignage qui a été rendu au sujet de l'étude de marché qui est en voie de réalisation par Air Canada et CP Rail, et l'intérêt d'Air Canada en la matière est digne de mention. Les observations de M. Desrochers indiquent que les transporteurs canadiens considèrent, en fait, des occasions d'affaire à l'extérieur de leurs marchés traditionnels.

Je suis ici aujourd'hui pour présenter les vues de notre association à l'égard du rôle du gouvernement dans l'établissement d'un service de transport ferroviaire à grande vitesse. Il vaut peut-être mieux laisser à ceux qui considèrent les occasions d'affaire liées à ce projet le soin de discuter des questions de marché et d'économie.

L'intervention du gouvernement dans quelque mode de transport que ce soit devrait faire l'objet d'un vaste débat public dans le contexte d'une politique générale en matière de transport. Tous les intéressés, comme les transporteurs, les consommateurs et les autres ordres de gouvernement ont un point de vue qui contribuera à bâtir un réseau de transport canadien. Ces audiences sont un véhicule important pour discuter de l'établissement d'un service de train à grande vitesse et démontrent que faciliter le débat peut être l'un des rôles les plus importants que peut jouer le gouvernement.

[Text]

As an industry, our primary concern is that the competitive playing field be level. High-speed rail or any other form of transportation in which our members might compete should be established on a sound financial basis. Market demand is essential to maintaining a strong and viable business. Demonstrated demand must be at the core of any plan to move forward with high-speed rail development. Government support for the development of high-speed rail in competition with other modes would be inappropriate, at best, without significant demand being established.

In earlier testimony before this committee, the suggestion was made that travel within the Quebec-Windsor corridor was not an important market to air carriers. This is not true. The Toronto-Montreal market is the single largest city pair in the country. Air carriers take this market seriously and compete fiercely for the business.

In Toronto one needs only to look at the special Rapidair departure lounge in Terminal 2 or the prime location of Ottawa and Montreal departure gates just 75 feet from the check-in counter in Terminal 3 to gauge the importance carriers place on their travel products between Toronto, Montreal and Ottawa.

The level playing field also includes equity between modes. In addition to the costs of operation, air carriers and their customers pay 100% of the infrastructure costs associated with air travel within the Windsor-Quebec corridor.

The operating and capital costs of runways, taxi-ways, terminal buildings, air traffic control services and equipment are fully recovered through fees, user charges and a dedicated ticket tax. Such is the nature of cost recovery that ATAC members first passed plan proposals to government for additional services or equipment through their own in-house benefit cost analysis. This action is taken because we recognize that whatever we request from government, we expect to pay for.

ATAC would anticipate that high-speed rail or any other transportation technology would similarly cover all its costs.

ATAC has difficulty finding a public policy justification for ongoing subsidy to VIA Rail's operation within this corridor. We do not consider that it would be in the public interest to replace this subsidized service with another subsidized rail service.

Proponents of high-speed rail appearing before this committee have made much of the reduction in congestion at Pearson International Airport that will result from HSR development. Transport Canada officials have determined otherwise. Contained in the environmental impact statement drafted for the proposed expansions of runways at Pearson is an evaluation of the impact of high-speed rail.

[Translation]

En tant qu'industrie, notre inquiétude première est que la concurrence soit juste. Le train à grande vitesse ou tout autre moyen de transport auquel nos membres peuvent devoir faire concurrence doit reposer sur une base financière solide. La demande est essentielle pour maintenir une activité commerciale dans un état solide et viable. Une demande confirmée doit être l'élément central de toute planification en vue d'instaurer un service de train à grande vitesse. Le gouvernement serait mal venu d'appuyer un tel service qui entrerait en concurrence avec d'autres modes de transport s'il n'était pas démontré qu'il existe une demande importante.

Au cours d'un témoignage qui a été livré plus tôt devant le présent comité, on a dit que les déplacements dans le corridor Québec-Windsor ne représentent pas un marché tellement important pour les transporteurs aériens. C'est faux. Les liaisons entre Montréal et Toronto représentent le segment le plus important au pays. Les transporteurs aériens accordent beaucoup d'importance à ce segment du marché et se livrent une concurrence féroce pour attirer la clientèle.

À Toronto, il suffit de voir ce qui se passe dans le hall des départs spécialement aménagé par Rapid Air à l'aérogare numéro 2 où l'endroit de choix que l'on a réservé à Ottawa et à Montréal aux portes d'embarquement, soit à 75 pieds à peine du comptoir d'enregistrement des bagages à l'aérogare numéro 3, pour juger de l'importance que les transporteurs accordent aux liaisons qu'ils offrent entre Toronto, Montréal et Ottawa.

La juste concurrence comprend aussi l'équité entre les modes de transport. En plus des frais d'exploitation, les transporteurs aériens et leurs clients paient en totalité les frais de l'infrastructure servant aux liaisons aériennes dans le corridor Windsor-Québec.

Les coûts d'exploitation et d'investissement des pistes, des voies de roulage, des aérogares, des services et de l'équipement du contrôle de la circulation aérienne sont récupérés en totalité par le biais des frais d'utilisation et d'une taxe spéciale prélevée à la vente des billets. C'est une stratégie de récupération des coûts de ce genre que les membres de l'ATAC ont présentée au gouvernement lorsqu'ils ont demandé d'instaurer des services additionnels. Si nous avons agi ainsi, c'est parce que nous reconnaissons que nous devons payer tout ce que nous réclamons du gouvernement.

L'ATAC s'attendrait à ce qu'un service de train à grande vitesse ou tout autre technologie de transport rentre également dans tous ces frais.

L'ATAC comprend mal comment on pourrait justifier de subventionner de façon continue l'exploitation de Via Rail dans ce corridor. Nous ne pensons pas qu'il serait dans l'intérêt public de remplacer ce service subventionné par un autre service ferroviaire qui le serait aussi.

Les gens qui défendent le train à grande vitesse, qui sont venus témoigner devant votre comité, ont fait grand état de la réduction de la congestion à l'aéroport international Pearson qui pourrait résulter de l'instauration d'un service de train à grande vitesse. Mais, les fonctionnaires de Transports Canada ne sont pas de cet avis. Dans le rapport sur les effets environnementaux de l'agrandissement des pistes que l'on propose, à l'aéroport Pearson, il y a une évaluation des effets que pourrait avoir le train à grande vitesse.

[Texte]

The report estimates that between 10% and 40% of air passengers might be redirected to high-speed rail. It also speculates that if even 50% of passengers choose to switch from airlines to high-speed rail, the reduction in aircraft take-offs and landings at Pearson would be reduced by only 6% to 7%. Pearson is forecast to grow at a rate of about 3.5% per year. The reduction in volume resulting from the huge expenditures associated with high-speed rail would stem the growth at Pearson for only two years.

[Traduction]

Dans le rapport, on évalue que de 10 à 40 p. 100 des gens qui voyagent actuellement en avion pourront opter désormais pour le train à grande vitesse. Mais, on dit aussi que même si 50 p. 100 des clients des transporteurs aériens passaient au train à grande vitesse, cela ne contribuerait qu'à réduire que de 6 à 7 p. 100 le nombre de décollages et d'atterrissages à l'aéroport Pearson. On prévoit que l'activité croîtra à un rythme d'environ 3,5 p. 100 par année à l'aéroport Pearson. La réduction de la quantité de passagers qui résulterait des dépenses énormes liées à l'établissement d'un service de train à grande vitesse ne retarderait que de deux ans la croissance de l'activité à l'aéroport Pearson.

• 1635

There is no evidence that it would reduce the current congestion problems. Delaying improvements to the capacity of Pearson airport because of presumed benefits of high-speed rail would be foolhardy. Clearly high-speed rail is not an alternative to the current or forecasted congestion problems at Canada's primary airport.

Rien ne prouve que cela réduirait les problèmes de congestion actuelle. Il serait imprudent de retarder l'amélioration de la capacité de l'aéroport Pearson en raison d'avantages présumés que pourraient apporter un train à grande vitesse. Il est clair que le train à grande vitesse n'est pas une solution valable au problème de la congestion actuelle et prévue au principal aéroport du Canada.

The fact that high-speed rail should pay its own way does not necessarily preclude government's financial involvement. Innovative financing schemes that ensure the repayment of government-provided funds may be appropriate. User-specific taxes and charges similar to those assessed the air industry could be considered suitable mechanisms to recovering financial support provided by government. Another method might be the encouragement of private sector companies, under government direction, to create infrastructure required. Cost could then be recovered on a businesslike basis through the rental of facilities. Renovations at Terminal 2, the construction of Terminal 3 in Toronto, and the anticipated private sector involvement in financing the proposed runway construction at Pearson International Airport are examples of the possible nature of private sector participation.

Le fait que le train à grande vitesse doivent rentrer dans ses frais n'empêche pas forcément une contribution financière de la part du gouvernement. Il y aurait peut-être lieu d'établir des formules de financement novatrices qui assureraient le remboursement des fonds qui ont été fournis par le gouvernement. Des taxes et des frais qui seraient imposés aux usagers, qui ressembleraient à ceux que paient à l'heure actuelle les gens voyageant par avion, pourraient être des mécanismes adéquats pour permettre au gouvernement de récupérer l'aide financière accordée. Une autre méthode pourrait consister à encourager des entreprises du secteur privé, sous la direction du gouvernement, à mettre en place l'infrastructure nécessaire. Les coûts pourraient alors être récupérés sur une base purement commerciale, par la location des installations. Les rénovations à l'aérogare numéro 2, la construction de l'aérogare numéro 3 à Toronto, et la participation prévue du secteur privé au financement de la construction de la piste proposée à l'aéroport international Pearson, sont des exemples de contributions possibles du secteur privé.

This association does not fear innovation. We recognize the need for improvement and change. Our newest aircraft filled with the most modern computerized controls would boggle the mind of even a pilot of 15 years ago. There may be a place for high-speed rail in Canada's transportation system. That final decision, however, should be left to those who will invest their funds and take the risks in order to hopefully reap the rewards.

Notre association n'a pas peur de l'innovation. Nous reconnaissons la nécessité de l'amélioration et du changement. Notre plus nouvel avion, avec toutes ses commandes informatisées modernes, embêterait bien des pilotes si l'on revenait 15 ans en arrière. Il peut fort bien y avoir une place pour un train à grande vitesse dans le réseau de transport du Canada. Cette décision finale, toutefois, devrait être laissée à ceux qui investiront leur argent et qui courront les risques que présente l'entreprise dans l'espoir d'en retirer des bénéfices.

At the end of the day, what is government's role? It should be a leader, investigator, cheerleader, facilitator of the debate necessary to the understanding of that which will best serve Canada's transportation system requirements. It may, using sound business practices, be an investor in some manner in new or improved transportation services.

En bout de course, quel rôle le gouvernement devrait-il jouer? Il devrait être un chef de file, un enquêteur, celui qui encourage les autres et qui facilite le débat nécessaire à la compréhension de ce qui répondra le mieux aux exigences du Canada en matière de réseau de transport. Moyennant l'application de saines pratiques commerciales, il peut même investir d'une certaine manière dans la création ou l'amélioration de services de transport.

[Text]

Finally, however, the committee members might ask themselves this question: unless there is sufficient demand at fares that recover the capital and operating costs associated with high-speed rail, what public policy reasons are there for pursuing high-speed rail on a subsidized basis?

Le vice-président (M. Pronovost): Merci, monsieur Goldberg. Mon seul regret est de ne pas vous avoir avec le maire de Montréal, Jean Doré, dans un débat contradictoire. Tout le monde aurait probablement été très intéressé.

Nous allons entendre les premières questions de M. Keyes.

Mr. Keyes: Welcome, Mr. Goldberg. Thank you for your report.

Your last line, is "what public policy reasons are there for pursuing high-speed rail on a subsidized basis?" Maybe we are prepared to subsidize high-speed rail in the Toronto-Montreal corridor for the same reasons that we subsidize infrastructure at airports. I say that only because witnesses who have come before us have said that in the Toronto-Montreal corridor there is a population base as well as a frustration on the part of the air travellers and users of our highways to financially support a high-speed rail system. That being said, other policy reasons for pursuing a high-speed rail system at an initially subsidized basis with a return on investment are many, I suggest to you, environmental being one of them, and a big part of it.

Has your organization found or could you inform this committee of a circumstance that would result in a high-speed rail system between Toronto and Montreal not being viable?

Mr. Goldberg: First, Mr. Keyes, I think we fundamentally don't disagree. There may be a role for government initially, as you said, on a businesslike basis recouping its financing later on. We don't disagree on that issue.

As an example in terms of viability, if you compare VIA-1 service to Toronto, which is roughly analogous to air in the service component, in that you get a meal and a drink and that sort of thing, round trip fare for VIA-1 is \$150. I have been told by others that the subsidy to VIA Rail was approximately \$130 to \$135 per passenger. On a round trip that's \$270. So the fare today on VIA Rail, on a non-subsidized basis, is roughly equivalent to the full fare today in the air mode between Toronto and Montreal.

If one were to add in the huge investments required for high-speed rail, depending on the technology chosen and the routes and all those other questions you've been addressing as you go along, whatever the investment any investor would

[Translation]

Enfin, les membres du comité devraient se poser la question suivante: à moins que la demande ne soit suffisante pour récupérer l'investissement et les frais d'exploitation liés à l'instauration d'un service de train à grande vitesse, qu'est-ce qui justifie, sur le plan de la politique publique, que l'on instaure un service de train à grande vitesse qui sera subventionné?

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Thank you, Mr. Goldberg. My only regret is not having you with the Mayor of Montreal, Jean Doré, at the same time in a contradictory debate. Everybody would have been probably very interested.

We will now hear the first questions of Mr. Keyes.

M. Keyes: Bienvenue, monsieur Goldberg. Merci pour votre document.

À la fin, vous dites: «Qu'est-ce qui justifie, sur le plan de la politique publique, que l'on instaure un service de train à grande vitesse qui sera subventionné?» Nous sommes peut-être disposés à subventionner un train à grande vitesse dans le corridor Toronto-Montréal pour les mêmes raisons que nous subventionnons l'infrastructure des aéroports. Si je dis cela, c'est uniquement parce qu'il y a des témoins qui nous ont déclaré que, dans le corridor Toronto-Montréal, il y a une certaine population, et que la possibilité que l'on puisse financer un réseau de train à grande vitesse suscite de la frustration chez les gens qui voyagent par avion et ceux qui utilisent les routes. Cela dit, il y a de nombreuses autres raisons pour envisager d'instaurer un réseau de train à grande vitesse qui sera subventionné au départ, moyennant un certain retour sur l'investissement, et entre autres, et non des moindres, celle de la protection de l'environnement.

Avez-vous découvert une situation quelconque où un train à grande vitesse qui relierait Toronto et Montréal ne serait pas viable?

M. Goldberg: Tout d'abord, M. Keyes, je pense que nous sommes fondamentalement en désaccord. Le gouvernement peut contribuer au projet au départ, comme vous l'avez dit, à condition que ce soit sur une base commerciale et qu'il récupère plus tard l'argent qu'il aura investi. Nous sommes parfaitement d'accord là-dessus.

À titre exemple, pour ce qui est de la viabilité, on pourrait prendre le service VIA-1 à destination de Toronto, qui ressemble à ce que nous offrons dans le secteur du transport aérien, à savoir que ce service comprend un repas et une consommation. VIA offre l'aller-retour à 150\$. Certaines personnes m'ont dit que VIA Rail reçoit une subvention d'environ 130 à 135\$ par passager. Sur un aller-retour, cela représente 270\$. Par conséquent, le prix de l'aller-retour de VIA Rail, aujourd'hui sans tenir compte de la subvention, équivaut à peu près à celui d'un billet d'avion entre Toronto et Montréal.

Si l'on ajoute à cela l'investissement énorme qui sera nécessaire pour mettre sur pied un service de train à grande vitesse, moyennant la technologie retenue, l'itinéraire et toutes les autres questions dont vous avez discuté au cours de

[Texte]

make, what would the fare need to be to generate the revenues to cover the costs? That's our concern with respect to viability. If you compare fare to fare now, they are roughly equal on a non-subsidized basis. Add on more, and where's the return to cover the investment?

Mr. Keyes: Is ATAC concerned at all about the impact a high-speed rail system would have on the airlines?

Mr. Goldberg: Not particularly from a passenger perspective—more, as in the previous discussions with the committee, with respect to what it might do to our concerns about the expansion of Pearson, for example. There's been a lot of discussion about Pearson not going forward until such time as the high-speed work is done. I've hopefully demonstrated to you that the congestion problems are there today, and we need the solutions that are being discussed today in Toronto, which my boss would speak to much more eloquently than I can.

Airlines are prepared to compete with any mode in any manner, as long as the playing field is level. Again, the question of subsidy is the one that concerns us more than anything else.

Mr. Keyes: Why do you suppose Air Canada entered with CP into a study of this high-speed rail corridor?

Mr. Goldberg: My supposition is that like any business, they're not necessarily just in the airline business but in the transportation business, and it's worth looking into. I don't know. I'm not privy to anything that this committee hasn't heard from Mr. Desrochers. My own sense is that they're just looking at market opportunities that may present themselves. As Mr. Desrochers mentioned, they've made a deal with Greyhound in Alberta, for example, and other things, so I expect it's on that basis.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Just for information, can you tell me off the top of your head how many passengers a day fly commercially between Toronto and Montreal?

Mr. Goldberg: Not per day, but I do have the number approximately between Toronto and Montreal for a year. The best numbers I could find that were firm were 1989 numbers, which are 1.3 million. The estimate I've seen for 1990 is 1.8 million over the year, just travelling Toronto-Montreal alone—the largest city pair.

[Traduction]

vos travaux, quel que soit l'investissement qui serait fait, à combien devrait-on fixer le prix du billet pour générer les revenus nécessaires afin de couvrir tous ces coûts? C'est la question que nous nous posons pour ce qui est de la viabilité. Si l'on compare les prix des billets, aujourd'hui, ils sont à peu près égaux si l'on ajoute le montant de la subvention. Ajoutons-y le coût de cette nouvelle infrastructure, et comment pourra-t-on récupérer un tel investissement?

M. Keyes: Avez-vous des inquiétudes quelconques relativement à l'effet que pourrait avoir un train à grande vitesse sur le transport aérien?

M. Goldberg: Nous ne sommes pas vraiment inquiets pour ce qui est des passagers—mais nous le sommes plus, comme c'est ressorti au cours des discussions précédentes avec le comité, relativement à ce que cela pourrait signifier pour l'agrandissement proposé à l'aéroport Pearson, par exemple. On a beaucoup discuté de la possibilité que rien ne se fasse à l'aéroport Pearson avant que les travaux ayant trait aux trains à grande vitesse ne soient terminés. J'espère avoir pu vous démontrer que les problèmes de congestion sont une réalité à laquelle nous devons faire face aujourd'hui, et nous avons besoin des solutions dont on est en train de discuter aujourd'hui même à Toronto et dont mon patron pourrait vous parler avec beaucoup plus d'éloquence que moi.

Les transporteurs aériens sont disposés à faire concurrence à n'importe quel mode de transport, de n'importe quelle façon que ce soit, pourvu que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. La question des subventions est celle qui nous inquiète le plus.

M. Keyes: Pourquoi Air Canada s'est-elle engagée avec le CP dans une étude sur le train à grande vitesse, selon vous?

M. Goldberg: Je suppose, comme dans le cas de toute autre activité, qu'Air Canada ne se considère pas forcément uniquement dans le domaine du transport aérien mais dans le domaine du transport en général et que la question vaut la peine d'être examinée. Je ne sais pas. Je n'en sais pas plus que ce que M. Desrochers vous a dit. J'ai l'impression qu'Air Canada ne fait que rechercher des débouchés. Comme l'a mentionné M. Desrochers, la société a conclu une entente avec Greyhound en Alberta, par exemple, et je suppose que c'est un peu dans cette veine.

M. Richardson (Calgary sud-est): À titre de renseignement, pouvez-vous me dire combien de passagers par jour prennent l'avion entre Toronto et Montréal?

M. Goldberg: Par jour, non, mais j'ai un chiffre approximatif pour un an entre Toronto et Montréal. Les meilleurs chiffres que j'ai pu trouver remontent à 1989, et il y a eu 1,3 millions de passagers. En 1990, il y en aurait eu environ 1,8 millions de personnes qui auraient voyagé entre Toronto et Montréal au cours de l'année—ce qui en fait la liaison la plus importante au Canada.

[Text]

Mr. Keyes: Given the reason you're chomping at the bit to have three more runways at Pearson, that being congestion at Pearson, can you understand why a high-speed rail system for a very congested corridor route between Windsor-Toronto-Montreal also needs to be looked at in order to come up with some kind of vision for ten years down the road instead of making the 401 eight lanes wide in each direction?

Mr. Goldberg: I understand the need, sir, to look at all the options. The problem we have is that in the estimates we've seen, based on even a 50% loss of those passengers—that 1.8 million or whatever—between Toronto and Montreal, because of the nature of the market that Pearson serves, represents such a small percentage of the total volume—

• 1645

Mr. Keyes: Oh no, I am not asking for a debate on whether we should have three runways or not; I am just asking if you understand that high-speed rail is one of the possibly viable alternatives to transportation within what will certainly become an overcrowded corridor within the next decade.

Mr. Goldberg: It is a consideration. Viability is a matter for the studies and so on to do, I would think. But I don't see why it wouldn't be considered in the overall context of transportation within the corridor.

Mr. Keyes: You can see how it can be?

Mr. Goldberg: Oh, I can see how... We would be foolhardy not to look at all the options. Of the studies I have seen—and I have been very quickly involved in learning about high-speed rail—it strikes me that viability is still an open question. I would like to see some more work that demonstrates on a sound business basis that it can generate the passengers at the fares required to cover its costs. I don't know that.

Mr. Keyes: If I could have just one more question, Mr. Chairman, and I'm going to bootleg a little bit. The three-airstrip proposal for Pearson, the expansion, has ATAC considered not so much an expansion of an already very busy airport with an infrastructure that may not be able to supply the airport with the passengers it needs...? Rather than expanding Pearson, has ATAC considered proliferating out to regional airports—for example, Hamilton airport—in a multimodal strategy for 10 years or 15 years down the road?

Mr. Goldberg: I wish I could give you an answer. If my boss were here, he probably would have one. I don't have one for you. I don't think so is the answer, but I can't say for certain.

Mr. Keyes: It has not been considered?

Mr. Goldberg: Not in discussions that I have had.

[Translation]

M. Keyes: Compte tenu de la raison pour laquelle vous insistez tellement pour qu'il y ait trois pistes de plus à Pearson—à savoir la congestion à cet aéroport—pouvez-vous comprendre pourquoi l'idée d'un service de train à grande vitesse dans le corridor très congestionné, entre Windsor, Toronto et Montréal, mérite aussi d'être examinée, de manière à prévoir en fonction des dix prochaines années, plutôt que d'élargir la 401 à huit voies dans les deux directions?

M. Goldberg: Je comprends la nécessité d'examiner toutes les options possibles, monsieur. La difficulté que nous avons, toutefois, c'est que dans les évaluations que nous avons vues, même en considérant une perte de 50 p. 100 de nos passagers—de ces 1,8 millions de passagers, ou environ, entre Toronto et Montréal, en raison du caractère du marché que dessert Pearson, cela ne représente qu'un pourcentage tellement faible du total des passagers... .

M. Keyes: Je vous arrête. Mon intention n'est pas de susciter le débat sur la nécessité des trois pistes additionnelles; je vous demande seulement si vous comprenez que le train à grande vitesse est l'une des solutions qui pourrait être valable pour un corridor qui deviendra sûrement trop fréquenté au cours de la prochaine décennie.

M. Goldberg: C'est un aspect de la question, oui. La viabilité d'un tel projet ne peut être déterminée qu'à l'aide d'études, selon moi. Mais je ne vois pas pourquoi cette possibilité ne pourrait pas être considérée dans le contexte général des transports dans ce corridor.

M. Keyes: Vous ne voyez pas comment... .

M. Goldberg: Oh, je peux voir comment... il serait imprudent de ne pas considérer toutes les options. Dans toutes les études que j'ai vues jusqu'à maintenant—et j'ai dû apprendre très rapidement à quoi tenait le transport ferroviaire à grande vitesse—je constate que la question de la viabilité n'est toujours pas réglée. Je souhaiterais que d'autres études démontrent, sur une base financière solide, qu'un tel service peut attirer suffisamment de passagers au prix requis pour faire ses frais. Cela ne m'a pas encore été démontré.

M. Keyes: Si vous me permettez de poser une autre question, monsieur le président... je vais me faire un peu l'avocat du diable. Au sujet de la proposition qui veut que l'on ajoute trois pistes à l'aéroport Pearson, l'ATAC a-t-elle considéré une autre solution que l'agrandissement d'un aéroport déjà surchargé, doté d'une infrastructure qui ne pourra peut-être pas permettre d'amener à l'aéroport tous les passagers dont il a besoin...? Plutôt que de construire trois nouvelles pistes à Pearson, l'ATAC a-t-il envisagé la possibilité d'utiliser davantage les aéroports régionaux—par exemple, l'aéroport d'Hamilton—dans le cadre d'une stratégie multimodale qui vaudrait pour les dix ou quinze prochaines années?

M. Goldberg: Je voudrais bien pouvoir vous donner une réponse. Si mon patron était ici, il pourrait probablement le faire. Mais moi, je ne peux pas. Je ne peux rien vous dire avec certitude.

M. Keyes: Vous n'avez pas discuté de cette possibilité?

M. Goldberg: Pas au cours de discussions auxquelles j'ai participé.

[Texte]

Mr. Keyes: That's a shame. Thank you very much.

Mr. Angus: Mr. Goldberg, welcome before the committee. I appreciate the fact that this is your first visit to us.

Let me start by throwing out a couple of rhetorical questions that you may want to comment on when I get to my real questions. Did the airline industry or the private sector invest its funds to create our existing airport system, or did the private sector let governments do it? Did private capital create Canada's first airline? The historical answer is no; it was the public sector that did it because the private sector would not.

You say in your brief that airlines and their passengers are paying 100% of the infrastructure in the corridor. How far back have you been paying for 100% of the infrastructure, or is that just a current figure? Secondly, how can you isolate cost-recovery in the corridor when approximately 80% of the flights start or end elsewhere in Canada, and therefore are part of a national system, not an isolated one?

Mr. Goldberg: Well, we can identify through the airport ticket tax and the landing fees and we know what fees Pearson and Montreal and Ottawa airports generate, what they charge for landing fees, and so on and so forth. We know that the ATT tax, which goes to support the air navigation system, is... you can pro-rate that back. So we are comfortable that we can make the statement based on the way we break down the revenues for the airports and the airways and the way that is done.

As to your rhetorical questions, yes, sir, your answer is right, and in fact that is why we tried very hard not to preclude early government participation. The world has changed, however, Mr. Angus, I think, in that when the air mode was established at government expense and when the airports were established at government expense, other options were not there to provide the kinds of services that have been provided.

I would not necessarily argue that expansion of rail to communities not served by air or not well served by air might not be an appropriate method, or appropriate for government to do. There might very well be justification. But within the corridor, with what is already in place with the costs that are attendant to it, we are concerned. We are not opposing high-speed rail in particular; what we are saying is, it should be based on market demand, and it should be a viable business if it is going to start up.

Mr. Angus: Taking off on what you said, I think it's also fair to say that 10 years ago high-speed rail was not an option for the corridor, that it wasn't viable in terms of speed and time and what have you. Today, it would appear that it is. Is

[Traduction]

M. Keyes: C'est malheureux. Merci beaucoup.

M. Angus: Monsieur Goldberg, soyez le bienvenu à notre comité. Je comprends que c'est la première fois que vous venez nous rencontrer.

Permettez tout d'abord de lancer quelques questions d'ordre rhétorique sur lesquelles vous voudrez peut-être faire quelques observations lorsque j'en arriverai à mes questions réelles. Les transporteurs aériens ou le secteur privé ont-ils investi leur argent pour créer le réseau aéroportuaire existant, ou le secteur privé en a-t-il laissé le soin aux gouvernements? La première compagnie aérienne du Canada a-t-elle été créée à l'aide de capitaux privés? La réponse est non; c'est le secteur public qui l'a fait, parce que le secteur privé s'y refusait.

Vous dites dans votre mémoire que les transporteurs aériens et leurs passagers paient la totalité des frais liés aux infrastructures dans le corridor. Depuis quand est-ce le cas? Deuxièmement, comment pouvez-vous isoler le recouvrement des coûts dans le corridor quand on sait qu'environ 80 p. 100 des vols débutent ou se terminent ailleurs au Canada, et s'inscrivent donc dans un réseau national et non pas dans un segment isolé?

M. Goldberg: Nous pouvons le faire grâce à la taxe qui est prélevée sur les billets et à la taxe d'atterrissage, et nous connaissons les revenus que génèrent les aéroports de Pearson, de Montréal et d'Ottawa; nous savons combien ils demandent pour l'atterrissage, et le reste. Nous savons de quel ordre est la taxe d'aéroport, qui sert à financer le système de navigation aérienne, et l'on peut établir la proportion... Nous pensons pouvoir le faire d'une façon assez juste en nous fondant sur la ventilation des revenus que nous faisons pour les aéroports et les lignes aériennes.

Pour ce qui est de vos questions d'ordre rhétorique, oui, monsieur, la réponse que vous avez donnée est juste, et c'est précisément pourquoi nous tenons à ne pas exclure la participation des gouvernements au départ. Mais le monde a changé, toutefois, M. Angus, à savoir que lorsque le transport aérien a été établi au moyen du financement du gouvernement, tout comme les aéroports, rien d'autre ne permettait d'offrir les services qui ont été offerts par la suite.

Je ne dirais pas forcément qu'élargir les services des transports ferroviaires aux collectivités qui ne sont pas desservies par un transporteur aérien ou qui le sont mal, pourraient ne pas être une méthode appropriée, ou qu'il ne serait pas approprié que le gouvernement le fasse. La chose pourrait fort bien se justifier. Mais pour ce qui est du corridor en question, compte tenu de tout ce qui est déjà en place, et des coûts que cela représente, nous sommes inquiets. Nous ne nous opposons pas au train à grande vitesse en soi; ce que nous disons, toutefois, c'est que le projet devrait être fondé sur une demande véritable, et il faudrait qu'il s'agisse d'une entreprise viable pour qu'il vaille la peine de le mettre en oeuvre.

• 1650

M. Angus: Pour appuyer ce que vous dites, je pense qu'il est aussi juste de dire qu'il y a dix ans, le train à grande vitesse n'était pas une option possible pour le corridor, pas plus qu'il n'était viable pour ce qui est de la vitesse et du

[Text]

it not the appropriate step for society as a whole, through its governments, to move on, to find a more environmentally friendly mode of moving large numbers of people between city pairs within the corridor?

Mr. Goldberg: It may be useful to go forward with high-speed rail. We're not opposed to high-speed rail per se; we're just asking that the process by which it is done give serious consideration to the fact that it should be market driven, that there should be passengers there to pay for it. Insofar as it competes with our members, we would like a level playing field. That's all.

Mr. Angus: I think the suggestion by a lot of our witnesses is that there is already an imbalance in favour of air. Despite your comments, the perception is that air does not pay its full share. Actually, you haven't responded to part of my question—how far back have you been paying for the capital? One assumes that you would be paying for the current capital, but there's a hell of a lot of infrastructure there, and it has been in place for decades now, that airlines and their passengers haven't even come close to paying for.

Mr. Goldberg: I can't give you an answer. I'm not an expert in it.

Mr. Angus: Thank you.

Mr. Wilson: There is a suggestion that the corridor may become congested in the next 10 years, or in the foreseeable future at least. Is your organization aware of anything to indicate that there will be this sort of congestion? If so, where will it come from?

Mr. Goldberg: Honestly, I don't have an answer for you. In terms of air, we know that the forecast for Pearson, for example, is an increase from some 1,100 movements a day to 1,500 movements a day within the next 10 years.

We recognize there will be a need for it, that as population grows, things will become congested. As an association, we have not looked at the issues of congestion, although our members, in terms of their own service requirements. . . How do you schedule airplanes if the customer can't get from Barrie to Pearson because traffic on highway 400 is backed up? There may need to be alternative modes of transportation all over the place as congestion develops.

Mr. Wilson: But do you have some indication that there will be this degree of population growth that will lead to congestion? Where is it? Statistics Canada doesn't seem to be able to produce it.

Mr. Goldberg: I don't have it, sir.

Mr. Wilson: There are no demographics that I'm aware of that say anything other than that in the absence of immigration, Canada's population will in fact decrease over the next number of years.

[Translation]

temps requis pour la liaison. Aujourd'hui, il semble que le train à grande vitesse satisfasse à tous ces critères. N'est-il pas approprié pour une société, dans son ensemble, pour ses gouvernements, de rechercher un mode de transport moins dommageable pour l'environnement, pour déplacer de grandes quantités de gens entre les villes qui longent le corridor?

M. Goldberg: Il peut être utile d'adopter cette solution. Je répète que nous ne nous opposons pas au train à grande vitesse en soi; nous demandons seulement que, dans le processus, on tienne compte du fait que ce service doit obéir aux lois du marché, qu'il devrait y avoir des passagers pour le payer. Pour ce qui est de la concurrence qu'il pourra faire aux services qu'offrent nos membres, nous voudrions que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. C'est aussi simple que cela.

M. Angus: Il se dégage de nombreux témoignages que nous avons reçus jusqu'à maintenant qu'il y a déjà un déséquilibre en faveur du transport aérien. Malgré vos remarques, on pense que le transport aérien ne paie pas la part qui lui revient. Au fait, vous n'avez pas répondu à une partie de ma question—depuis combien de temps assurez-vous les investissements en capital? On peut bien supposer que vous fournissez le capital actuel, mais l'infrastructure en place à l'heure actuelle est importante, et elle existe depuis plusieurs décennies, et ce n'est pas demain la veille que les transporteurs aériens et leurs passagers auront même commencé à la payer.

M. Goldberg: Je ne peux pas vous donner de réponse. Je ne suis pas un expert dans le domaine.

M. Angus: Merci.

M. Wilson: Il semblerait que le corridor deviendra congestionné au cours des dix prochaines années, ou à tout le moins dans un avenir prévisible. Votre association possède-t-elle des renseignements quelconques qui le confirment? Dans l'affirmative, qu'est-ce qui provoquera cette congestion?

M. Goldberg: Pour être honnête avec vous, je n'ai pas de réponse à vous donner. Au chapitre du transport aérien, nous savons que, pour Pearson par exemple, on prévoit une augmentation de 400 mouvements par jour au cours des dix prochaines années, soit de 1,100 à 1,500 mouvements par jour.

Nous reconnaissons que le besoin se fera ressentir tôt ou tard, qu'avec l'augmentation de la population, tout deviendra congestionné. En tant qu'association, nous n'avons pas examiné la question de la congestion, bien que nos membres, dans le cadre de leurs études. . . Comment établir l'horaire des départs si le client ne peut se rendre de Barrie à l'Aéroport Pearson parce qu'il y a un bouchon sur l'autoroute 400? Avec la congestion qui augmentera de plus en plus, il faudra peut-être instaurer d'autres modes de transport un peu partout.

M. Wilson: Mais, y a-t-il quelque chose qui vous permet de prévoir cette augmentation de la population qui mènera à cette congestion? Où sont ces indications? Statistique Canada ne semble pas pouvoir l'établir.

M. Goldberg: Je ne sais pas, Monsieur.

M. Wilson: Je ne suis au courant d'aucune donnée démographique affirmant la diminution de la population du Canada, en l'absence d'immigration, au cours d'un certain nombre d'années.

[Texte]

Are you aware of any work or study that indicates that high-speed rail results in any appreciable shift of traffic from the automobile mode to high-speed rail?

Mr. Goldberg: Not to my knowledge. The Ontario-Quebec study of the TGV showed a significant shift from air to rail, but not from auto to rail. So I'm not aware of that.

Mr. Wilson: Does the fact that governments in the past have built roads, airports and railways, justify massive public input today into the creation of a high-speed rail mode that would compete with air for the same commercial business in the triangle?

Mr. Goldberg: We're prepared to compete with anyone on a level playing field, but our concern is with cost and budget and deficit. We're taxpayers like everyone else. Hopefully, we'll earn the revenue to pay the taxes, but we pay significant taxes, so our concern is deficit as well, to be frank.

[Traduction]

Y a-t-il une étude quelconque dans laquelle on indique que le train à grande vitesse va chercher une partie considérable des gens qui utilisent leur automobile?

M. Goldberg: Pas à ma connaissance. Dans l'étude de l'Ontario et du Québec sur le TGV, on mentionne la possibilité qu'il y ait un transfert important de l'air vers les rails, mais pas de l'automobile aux rails. Je ne le sais donc pas.

M. Wilson: Le fait que, par le passé, les gouvernements aient construit des routes, des aéroports et des voies ferrées justifie-t-il aujourd'hui une contribution publique massive à l'établissement d'un service de train à grande vitesse qui fera concurrence au transport aérien dans le triangle?

M. Goldberg: Nous sommes disposés à faire concurrence à qui que ce soit pourvu que les règles du jeu soient les mêmes pour tous, mais notre principale inquiétude a trait au coût, au budget et au déficit. Nous payons des impôts comme tous les autres Canadiens. Espérons que nos revenus nous permettront de payer nos impôts, mais nous en payons déjà beaucoup. Le déficit nous inquiète donc aussi, pour être franc.

• 1655

Le vice-président (M. Pronovost): Monsieur Goldberg, nous vous remercions de votre présence à notre Comité aujourd'hui. Nous allons certainement prendre en considération les remarques que vous nous avez faites. Vous transmettez également les salutations d'usage à M. Sinclair.

La séance est levée.

The Vice-Chairman (Mr. Pronovost): Mr. Goldberg, we thank you for your presentation today. We will certainly consider the remarks you have made today. Also give our best regards to Mr. Sinclair.

The meeting is adjourned.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

At 9:30 a.m.

From High Speed Rail Association:

Robert J. Casey, President;

Robert K. Pattison, Chairman of the Board.

From Amtrak:

Edgar E. Courtemanch, Senior Director, Capital and Business Planning.

From the Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors:

Mayor Jean Doré, City of Montreal;

Mayor Jacquelin Holzman, City of Ottawa.

Denis de Belleval, Director General, City of Quebec.

At 3:30 p.m.

From the Federation of Canadian Municipalities:

James Knight, Director General;

Massimo Bergamini, Senior Policy Analyst.

From the Air Transport Association of Canada:

Howard P. Goldberg, Vice-President and Secretary.

TÉMOINS

À 9 h 30

De High Speed Rail Association:

Robert J. Casey, président;

Robert K. Pattison, président du conseil.

De Amtrak:

Edgar E. Courtemanch, directeur principal, Planification d'équipement et d'entreprise.

De la Coalition des maires du corridor Québec-Windsor:

Jean Doré, maire de Montréal;

Jacquelin Holzman, maire d'Ottawa;

Denis de Belleval, directeur général, ville de Québec.

À 15 h 30

De la Fédération canadienne des municipalités:

James Knight, directeur général;

Massimo Bergamini, analyste principal des politiques.

De l'Association du transport aérien du Canada:

Howard P. Goldberg, vice-président et secrétaire.

CA1
XC27
T82

Accession
Number



CANADA
HOUSE OF COMMONS



HIGH SPEED RAIL: THE CANADIAN CONCEPT

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORT

ROBERT A. CORBETT, M.P.
Chairman

March 1992



CANADA
HOUSE OF COMMONS

HIGH SPEED RAIL: THE CANADIAN CONCEPT

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORT

ROBERT A. CORBETT, M.P.
Chairman

March 1992

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, February 4, 1992
Tuesday, February 11, 1992
Tuesday, February 18, 1992

Chairman: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mardi 4 février 1992
Le mardi 11 février 1992
Le mardi 18 février 1992

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of a draft report on high speed rail

INCLUDING:

Second Report to the House

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, considération de l'ébauche d'un rapport sur les trains à haute vitesse

Y COMPRIS:

Deuxième rapport à la Chambre

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ACKNOWLEDGEMENTS

The Committee visited several European countries to study their respective high speed rail passenger services. We would like to extend out thanks and appreciation for the cooperation and assistance of the government and railway officials in each country. The Committee would especially like to acknowledge the contribution of the following people:

Mr. T. Holmquist, Asea Brown Boveri (ABB); Mr. B. Hamilton, Swedish Railways; Mr. L. O. Nilsson, ABB; Mr. D. Vincent, European Economic Community; Mr. J. de Graef, Société nationale des chemins de fer belges; Mr. H. Gathmann, ABB; Mr. M. Leboeuf, Sofrerail; Mr. O. de Saint-Albin, GEC Alsthom; Mr. P. Reinhardt, German Ministry of Transportation; Ms. M. Ohlsson, ABB.

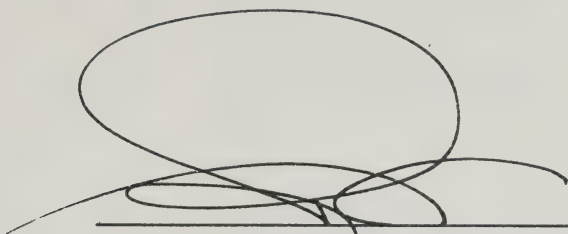
A great deal of organization and support was required for the European study. The Committee wishes to recognize the invaluable contribution to the study made by Mr. Robert Mill, Vice-President, Government Relations for ABB-Canada, and Mr. Jules Pleau, Director, TGV Project for Bombardier.

In addition, we would like to extend our appreciation to all our Canadian Embassy personnel for their assistance during our European study.

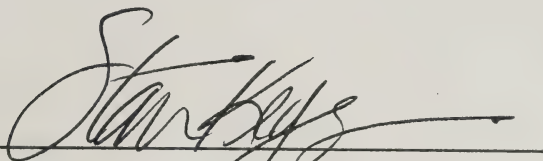
The Committee also wishes to acknowledge the valued assistance and support of the following staff:

Clerk of the Committee:	Marc Toupin
Research Officer:	John Christopher
Consultant:	David Cuthbertson
Legislative Assistant to the Chairman:	Gregory Strong
Office staff:	Lise Tierney Chi Hoang Micheline Dugas

The Members of the Standing Committee on Transport



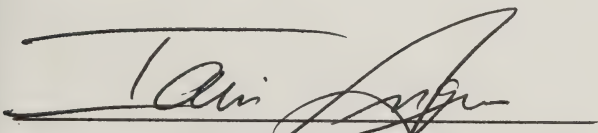
Robert A. Corbett, M.P.
(Fundy—Royal)
Chairman



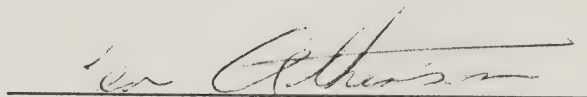
Stan Keyes, M.P.
(Hamilton West)
Vice-Chairman



Denis Pronovost, M.P.
(Saint-Maurice)
Vice-Chairman



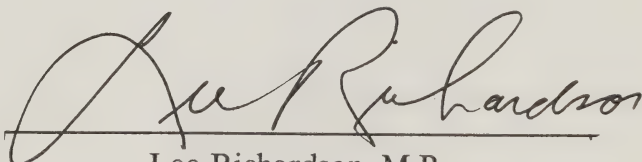
Iain Angus, M.P.
(Thunder Bay—Atikokan)



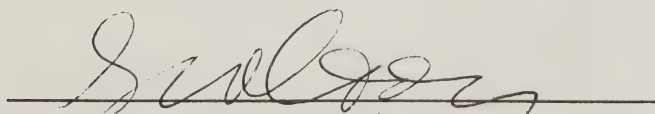
Ken Atkinson, M.P.
(St. Catharines)



John Manley, M.P.
(Ottawa South)



Lee Richardson, M.P.
(Calgary Southeast)



Geoff Wilson, M.P.
(Swift Current—Maple Creek—
Assiniboia)

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SECOND REPORT

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), your Committee embarked on a study of high speed rail. After hearing evidence and visiting countries in Europe, your Committee has unanimously agreed to report to the House as follows:

Table of Contents

Acknowledgements	v
The Members of the Standing Committee on Transport	vii
I. Introduction	1
II. High Speed Rail in Europe	3
A. The Technologies	3
B. The Role of Governments	4
C. Competition	6
D. Environmental Considerations	8
III. High Speed Rail in Canada	11
A. The Quebec City/Windsor Corridor	11
B. The Canadian Studies	11
C. The Technology Choices	12
1. Speed Versus Trip Time	12
2. Environmental Considerations	13
3. Labour Practices	13
4. Winter Operations	13
5. Safety	14
D. Modal Shift and High Speed Rail	14
1. The "Switchover" Myth	14
2. Competition and High Speed Rail	16
a) Automobile Competition	16
b) Regulating Competition	16
3. The Environment and High Speed Rail	16
E. The Role of the Federal Government	17
1. The Federal Involvement	17
2. A HSR Right-of-Way for the Future	19
a) Passenger Versus Freight	19
b) Protection of a HSR Right-of-Way	20

3.	Legislative and Regulatory Framework	20
4.	The High Speed Rail Operator-Public or Private?	21
5.	Environmental Considerations	22
6.	A Multi-Modal Policy	23
IV.	Conclusion	25
V.	Summary of the Committee's Observations, Findings and Recommendations	27
A.	Observations and Findings from the European Visit	27
B.	Observations and Findings from the Ottawa Hearings	27
RECOMMENDATIONS		29
APPENDIX A		31
APPENDIX B		33
REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE		35
Minutes of Proceedings		37

I. Introduction

The Canadian debate on high speed rail has been ongoing for a decade and has intensified over the last few years. Potential high speed rail projects have been discussed and considered for the Quebec City-Windsor corridor and between Edmonton and Calgary. It is apparent that governments will have to play a major role in any high speed rail projects in Canada. The scope and nature of the federal government's participation in any high speed rail project is yet to be determined and defined. The House of Commons Standing Committee on Transport thought that it was important at this juncture in the debate to address the question of the federal government's role in any high speed rail project in Canada.

The Committee received a reference from the House of Commons on 25 October 1991 to visit several European countries to examine all aspects of their respective high speed rail passenger systems. The Committee had extensive discussions with government, railway and industry officials in Sweden, Belgium, Germany and France. The Committee had an opportunity to travel on the Swedish X2000 high speed train between Gothenburg and Stockholm, the German high speed train, the Inter City Express (ICE) between Mannheim, Stuttgart and Frankfurt and the French Train à Grande Vitesse (TGV) between Paris and Angers.

Upon its return from Europe the Committee held public hearings in Ottawa concerning the possibility of a high speed rail project in the Quebec City-Windsor corridor. The Committee concentrated its attention on the important public policy issue of what should be the role of the federal government in the development and realization of such a project.

The Committee heard from a variety of witnesses including representatives from the airline industry, the railways, the manufacturing sector, the Ontario/Quebec Rapid Train Task Force, consumer groups, municipal governments, Amtrak, and the American High Speed Rail Association, to obtain their views on this issue.

II. High Speed Rail in Europe

A. The Technologies

Basically, the Europeans have developed and are operating two high speed rail technologies. One is designed for existing but upgraded electrified track, with the Swedish X-2000 being an example of the application of this technology. Its radial self-steering trucks and active tilting system allow it to increase its speed through curves while providing the passenger with a comfortable ride. The other technology is designed for new dedicated electrified track which allows for significantly higher speeds. The French TGV and the German ICE are illustrations of this technology with their powerful, rapid acceleration and comfortable ride at very high speeds.

What became clear to the Committee is that there are finite limits to the maximum speeds that can be achieved on existing, albeit upgraded track. Curves, level crossings and the mixing of passenger and freight traffic inevitably limit speed and cause capacity problems. In order to achieve very high maximum speeds the switch must be made to new, dedicated track; there is no alternative technology available. The Committee thought that the German ICE was a particularly good demonstration of this reality since it operates on existing, upgraded and new dedicated track. Its maximum speeds are governed by the state of the track and the Germans acknowledged that in order to achieve speeds of more than 250KPH new dedicated track has to be used.

The Committee found that neither technology comes cheaply. However, it was obvious that the cost of upgrading existing infrastructure was substantially less than for the construction of new track. Sweden, for example, spent \$80 million US on improving (primarily signalling) the 452 kilometre Stockholm — Gothenburg route for the X-2000. Swedish Railways indicated that the intention is to incrementally upgrade this route so the X-2000 can achieve higher speeds. In contrast, Swedish Railways estimated that for the construction of a new, dedicated track for the route it would have cost \$1.4 billion US.

By comparison, the French spent \$1.5 billion US on the 417 kilometre TGV Southeast route between Paris and Lyon and the Germans have spent \$8.4 billion US on two new routes (totalling 406 kilometres) for the ICE. Certainly, while the total cost of a high speed rail dedicated track project includes new rolling stock, it was evident to the Committee that the majority of the cost would be for new infrastructure. In fact, the Committee thought there was considerable merit in the view that regarding this option, it could be said that the technology and investment are in the track while for the existing upgraded track alternative the technology and investment are in the train.

The Committee wishes to note that it was also told of situations where it would cost more to improve the existing infrastructure than to build a new dedicated right-of-way. This is the case in Belgium where TGV technology has been adopted for its high speed rail services.

Similarly, the British feel they have no choice but to build a new line for the Channel tunnel high speed rail service to accommodate the TGV. They are facing an estimate of approximately \$8 billion for about 80 miles of track, some of which will be under the City of London.

The Committee learned that it is travel time which is of vital importance when comparing the performance of the two competing high speed rail technologies and their costs. In the marketing of high speed rail services travel time is the key element not, paradoxically, speed. Clearly, in order to achieve the very high maximum speeds that are the real signature of high speed rail, new dedicated track is necessary.

Seen in this light, it became apparent to the Committee that the fundamental question for policymakers is, how much should be spent on track to increase speed thereby reducing travel times and whether the trade off between the higher cost and time saved is worth it to the traveller or in the national interest? It was indicated to the Committee that a relatively small reduction in travel time of perhaps 20 to 30 minutes would necessitate a substantial increase in infrastructure cost over the same distance. For example, the British acknowledged that a good part of that huge \$8 billion expenditure will be devoted to reducing the travel time between London and Paris by not more than 30 minutes.

It was pointed out to the Committee in Brussels that the EEC has developed a master plan for a European high speed rail network. The key to a successful realization of such a network is French and German cooperation and participation. However, as the Committee learned, the French and German high speed rail technologies are not compatible at the present time. It was obvious to the Committee that this issue of competing technologies is of crucial importance, and will have to be resolved before a true European high speed rail network becomes a reality. A great deal of integration and harmonization will have to take place and, in the Committee's opinion, this will take some time to accomplish.

Safety is of paramount importance to transportation and the Committee was informed that, to date, there have been no accidents in the operation of either technology. Since the TGV Southeast started operating in 1981, it has had a perfect safety record. The Committee was told that, apart from being safe, both technologies are meeting or exceeding their performance standards, and providing reliable, comfortable, frequent service, with good on-time performance. However, the question left hanging for the Committee, acknowledging that both the X2000 and the TGV operate in winter conditions, albeit not nearly as severe as in Canada, was how these technologies would perform in our harsh winter conditions particularly during prolonged periods of very cold weather?

B. The Role of Governments

All European railways are government-owned. All have been, and except for some high speed services, continue to receive large capital and operating subsidies. Moreover, European governments have always placed greater emphasis and priority on rail passenger services than on freight in their policy development and financial commitments.

There was no indication given to the Committee in any of the countries visited that the governments, with the possible exception of Germany, were giving any consideration to the privatization of rail passenger or freight services. In Germany, privatization of some segments

of the railway system is being discussed for the future, but for the present, the major priority is the integration of the West and East German railways, which will be a major task and take considerable time to accomplish. It should also be noted, that the British have indicated their intention to privatize certain segments of British Rail.

What is changing in all of the countries visited is that there has been a distinct shift in government policy regarding their railways. Encouraged and supported by the European Economic Community (EEC) the governments are restructuring their railways to give them a much greater commercial orientation in their operations. Management is now mandated to operate according to sound business principles and to strive for greater productivity, efficiency and, hopefully profitability. One of the primary aims of this reorganization is to get a much better appreciation of railway costs, to make them more visible and accurate, so that it will be easier to see what services are being subsidized, by how much, and what can be done to improve the situation.

The Committee found the Swedish approach to this new policy of commercial viability to be particularly interesting. The government has created two separate authorities. One is the Swedish National Rail Administration (SNRA) which is responsible for the maintenance and capital investment of the infrastructure while the other is Swedish Railways (S.J.) which owns and operates the passenger, station facilities and freight services. The SNRA receives its funds from Parliament every year and charges S.J. user fees. S.J. has been given a mandate to operate on a commercial basis and is under no obligation to operate unprofitable passenger routes. However, if it is required to do so by the Government as a public duty, it receives a government subsidy.

Regarding high speed rail services, the Committee found in all the countries visited, that the railways have created separate business units for these services. Their mandate is not only to achieve an operating profit but also an adequate rate of return to cover the capital costs of the infrastructure. The French have done this on the TGV Southeast route. The government did not make any contribution to infrastructure costs. However, it did guarantee the SNCF bonds (which meant a slightly lower rate of interest) which financed the infrastructure and provided funds for the research and development of the TGV technology. The route has been a spectacular commercial success and has become the benchmark for all high speed rail services in Europe.

It should be emphasized, however, that it was made clear to the Committee that SNCF chose this route for its first TGV service because it had the best commercial prospects of any in France. It has the highest density of population, the most significant community of interest (Paris-Lyon) and an ideal distance (417 kilometres). Indeed, the French are not sure that any other TGV route will be able to achieve the same degree of commercial success. In fact, and this was of particular interest to the Committee, the second route chosen for high speed rail services, the TGV Atlantique (the one the Committee travelled on between Paris and Angers) required a direct government subsidy of 30% (approximately \$600 million) in order for SNCF to achieve a satisfactory rate of return. Moreover, the Committee was told there is growing pressure from smaller cities and less populated regions for TGV services. It was acknowledged that politics will make it difficult for the French government to resist, and certainly it will mean significant central and/or local government financial involvement in the infrastructure costs.

It seemed to the Committee that the French government is prepared to devote whatever financial resources are necessary to provide a high speed rail network throughout France. Likewise in Germany, the government has already invested billions of dollars in high speed rail infrastructure, and the Committee was told that, much more will be committed to the development of a national high speed rail network. While the Committee was impressed, it must be understood that European geography (e.g., closeness of city pairs), higher concentrations and densities of population and significant highway and airway congestion may well justify this huge public investment. These conditions are not present to the same degree in Canada.

In Belgium the Committee was informed that TGV services will be introduced to provide high speed rail links between London, Amsterdam, Brussels, Paris and Köln. The government will make a substantial contribution to the infrastructure costs which are estimated to be \$3 billion. As Belgium Railways pointed out, there must be a government subsidy as the market is not big enough to provide the railway with an adequate rate of return. In Sweden, the Committee was told, that with the restructuring process, the government has paid, and will continue to pay for all infrastructure improvements needed to enhance and extend X-2000 services.

Notwithstanding the French success on its first TGV route, it became clear to the Committee that the role of governments in high speed rail projects in Europe has been, and will continue to be, very substantial in terms of leadership and financial support. The market will simply not provide adequate rates of return for the private sector to be involved by itself. Moreover, it appears to the Committee that European governments have accepted this and are prepared to give the highest priority to high speed rail services, spending whatever is required, confident of public support for this policy.

C. Competition

In all four countries the Committee visited it was emphasized that high speed rail must produce speeds which allow for travel times of approximately three hours over intermediate distances (400-500 kilometres) to be competitive and cost effective with alternate modes, particularly the plane. It is a matter of government policy that the railways operate their high speed rail services profitably. The railways are encouraged to market their services and compete aggressively with other modes for traffic. In the European context this means competing against the plane and the car, as there is no intercity bus system comparable to that of Canada in any of these countries.

However, it should be noted that while competition is encouraged, it is within quite a highly regulated market. All the governments regulate high speed rail and domestic air fares, and the French ensure that there is an "appropriate" spread between air and rail fares on TGV routes. Regarding the airlines, this situation will likely change this year with the introduction of a policy of "liberalization" of European air services.

The Committee explored in detail, the very important question of how much new traffic, as opposed to that already using the train, has been generated by high speed rail service, and where it has come from. New traffic is divided into three categories, that diverted from air, or

from the car ("switch over") and that which has been stimulated by the introduction of the new service (induced demand). The best statistics available were provided by the French for the TGV Southeast, simply because it has been operating for a decade. Rail passenger traffic has doubled on the Paris-Lyon route since the introduction of the TGV. Of that new traffic, 35% has switched over from air, 20% from the car and 45% has been induced. The French considered the amount of induced traffic to be of greater significance than that diverted from the two other competing modes.

It was also pointed out that in 1985, air traffic began to recover on the Paris-Lyon route accompanied by increasing growth in automobile traffic. In the view of TGV officials, one reason for this was that the high speed rail service was operating at capacity at that time. It is planned to increase capacity through the purchase of new equipment which, it is hoped will divert automobile and air travellers to the train. However, it must be noted that the overall impact of the potential shift in automobile and airline traffic is not significant in absolute terms. What it might do is reduce the rate of growth in automobile and air traffic on this route.

Since the introduction of the X-2000 in September 1990 Swedish Railways initial findings show that 62% of their new passengers have been diverted from air (6 to 7 DC-9s have been emptied per day on this route), 30% induced demand, and 8% from the automobile. The Germans have only very preliminary statistics but they indicate a traffic increase of 25% for the ICE, with an increase of business traffic over the shorter distances. Railway officials from both countries assured the Committee that more attention would be directed to encouraging automobile travellers to use the high speed rail services. They are hopeful that a greater shift will take place but acknowledged that it will not likely mean anything more than a reduction in the growth of automobile traffic on the routes.

As has already been indicated, it was emphasized to the Committee that travel time, not speed, is the essential ingredient in the competitiveness of high speed rail with other modes. What struck the Committee very forcefully was that all the railways to date, appear to have focussed their high speed rail services on competing with the airlines. Speed, service and travel times are all geared to the aeroplane and more particularly, the lucrative business traffic which of course, is the "bread and butter" of the airlines. Indeed, the impression was left that this high revenue traffic was absolutely essential to the profitability of the service, and that high speed rail is intent upon capturing as large a market share of the business traffic as possible. Nevertheless, the Committee was assured that leisure and family traffic were being encouraged through the marketing of special fares (with conditions) and off peak bargains.

While the competition between high speed rail and the plane may, on the one hand, be tough and aggressive, it was of interest to the Committee that on the other hand, there are real efforts at coordination and cooperation between the modes. In Germany a number of intercity trains, including the ICE, run to Frankfurt airport, and Lufthansa leases trains which "feed" airline passengers into the airport from other German cities. The Committee was told that Lufthansa is keen to cooperate with German Railways regarding high speed rail services and wants to get out of some of their short haul domestic routes. In France, SNCF is planning a TGV link to Roissy International Airport and also a connection to Lyon airport. Both would become part of the total TGV network so the train and plane can feed passengers to each other from all over France.

Certainly, when it comes to competition, the Committee recognizes that European high speed rail service is a good product. It was impressed with the speed, comfort and performance of both technologies. It was also impressed with the railway stations. They provide a whole range of services including supermarkets in some, and are very efficient, dynamic intermodal hubs for railway, bus, subway and taxi services. They are really at the heart of transportation activity in European cities and are a model for the rest of the world.

D. Environmental Considerations

It is often argued that high speed rail is “environmentally friendly” and that this is a significant socio-economic benefit. The Committee decided to concentrate on this issue on its visit to Europe because of the importance and high priority environmental concerns have today.

The Committee was told that studies demonstrate that high speed rail is more energy efficient and less polluting than cars or planes. But what the Committee was particularly interested to learn, was what contribution high speed rail had made to reducing air pollution through persuading highway users to switch over for their intercity trips. It was indicated that not much detailed study and analysis have been done on this question. What results that are available are not very encouraging. They reveal that, at best, high speed rail is probably reducing somewhat the rate of growth of automobile traffic.

The Committee was informed that the EEC has just completed a study that indicates that the impact of high speed rail intercity services is likely to have only a minimal effect on reducing existing intercity highway traffic. It may well be that one of the reasons for this result is that, as has been observed, the Europeans seem to be preoccupied with air travellers as the target market for high speed rail and not with getting people out of their cars. Nonetheless, the Committee was assured that there was a growing awareness of this issue and that the focus was shifting somewhat in favour of concentrating on “modal bleed” from the car. Furthermore, it should be noted that the Europeans have been concentrating on capturing air traffic because their airways are becoming increasingly congested with the attendant air traffic control problems, delays and costs.

On the question of noise pollution, the Committee was told that the noise levels of high speed trains are not much higher than for conventional rail traffic. Yet, the Committee noted that the Europeans were very conscious of this issue and it was pointed out that in certain areas noise reducing equipment had to be installed for high speed rail projects. This adds to the infrastructure costs but is considered by the Europeans to be absolutely necessary.

Land use and acquisition will likely become major issues if the new dedicated track technology is chosen. Belgium Railways, which is adopting the TGV technology, told the Committee it had faced considerable and aggressive “green” opposition to the construction of a new right-of-way. In fact, the opposition has been so effective that in some sectors the railway has been forced to use the existing right-of-way for the new line, which is definitely second best to an entirely new dedicated corridor when it comes to speed and performance. German Railways had 10,000 objections to the construction of the new line between

Mannheim and Stuttgart and there are at least 400 outstanding claims for compensation. As a result, the Germans incurred considerably more capital expense than was technically necessary to satisfy environmental concerns. Indeed, this environmental “penalty” has meant that a good portion of the route is either in tunnel or below ground level.

Similarly, it was necessary for the French to use a substantial amount of tunnel on the Paris-Angers line. However, perhaps the classic example of the environmental dimension facing high speed rail projects is the British experience. The government has been forced to abandon the shortest direct route for the Eurotunnel service in favour of a longer more circular route, albeit more environmentally acceptable.

These discussions on environmental issues left the Committee with the feeling that while high speed rail may be environmentally friendly it is not evident, that when the total environmental equation is considered, how significant these benefits really are. Certainly, they illustrate that the European experience to date has not clearly demonstrated there are substantial environmental benefits accruing from high speed rail services. Nevertheless, the Europeans hope that high speed rail will prove to be a big “plus” for the environment as the highways and airways become increasingly congested. Whatever the case, it is evident that the extent and significance of this socio-economic benefit requires careful examination in any assessment of a high speed rail project.

III. High Speed Rail in Canada

A. The Quebec City/Windsor Corridor

The Committee learned in Europe that existing HSR corridors generally range from 200 to 550 kilometres. For distances over 600 kilometres high speed rail cannot compete with the aeroplane. Moreover, these corridors serve two large cities which have a high travel affinity and have to compete with only the plane and the automobile as there is no intercity bus system comparable to that in North America. In addition, conventional rail services were already a popular mode in each corridor before high speed rail was introduced.

The Quebec City/Windsor corridor, with approximately half the population of Canada, is 1215 kilometres long. This is much longer than existing European high speed rail corridors, however, the central segment, Montreal-Ottawa-Toronto, is about 580 kilometres which is at the upper limit for successful European corridors.

The corridor is reasonably well served by both public and private modes of transport. There are frequent and reliable air, rail and bus services and good all weather highways. As a result of deregulation, there is extensive modal competition in the corridor. However, the bus industry continues to be regulated and consequently, there are monopolies on some intercity routes.

In 1987, there were approximately 95 million trips in the corridor of which 89.9% were by automobile, 3.7% by bus, 3.6% by rail and 2.8% by air. What is clear is that the automobile is by far, the dominant mode of intercity travel in the corridor. Certainly, the corridor does not reflect the tradition of intercity rail travel found in all the European high speed rail corridors.

B. The Canadian Studies

The two most comprehensive and important Canadian studies on HSR in the corridor are the VIA Rail study of 1989 and the Ontario/Quebec Rapid Train Task Force Report of 1991. These studies concluded that high speed rail in the corridor was technically feasible, and commercially viable on an operational basis but, would require substantial government funding for the construction of the infrastructure. Indeed, it was pointed out in the Task Force study that the most optimistic funding scenario required at least a 50% government contribution in order to attract sufficient private investment for high speed rail. More conservative scenarios placed the government investment at 80% or more.

It is fair to say that the Task Force concluded that HSR in the corridor would be a desirable improvement but not an essential one at the present time. It recognized that its study was essentially a pre-feasibility analysis of the potential of HSR in the corridor. In that light, the Task Force basically made only one recommendation; that more study and

assessment were required before a final decision could be made on high speed rail and that this should be undertaken by the two provincial governments in conjunction with the federal government and the private sector.

In response to the Task Force recommendation the federal, Quebec and Ontario Ministers of Transport announced on 1 November 1991 a \$6 million joint feasibility study for high speed rail in the corridor. Some months before this, Air Canada and CP Rail announced a joint marketing study for high speed rail in the corridor. Moreover, the Royal Commission on National Passenger Transportation in its Interim Report indicated that it will give consideration to the question of high speed rail in Canada in its final report. It is expected that all of these reports will be released during the next two years.

C. The Technology Choices

Currently, the choice of technologies for high speed rail in Canada, is the same as the Committee studied in Europe. The train would operate on upgraded existing electrified track, new dedicated electrified track within an existing right-of-way, or on new dedicated electrified track within a new right-of-way. Another option that could be available in the future is magnetic levitation technology (Maglev). It is still at the experimental stage and it does not appear that there will be a commercial application in the near future. Indeed, several witnesses suggested that it was 15 to 20 years away.

Asea Brown Boveri (ABB) proposed to the Committee a system using the Swedish X-2000 (known as the Sprinter) operating on existing upgraded electrified track at a maximum speed of 250 kph, with a travel time of approximately 3 hours between Montreal, Ottawa and Toronto. ABB envisages that the Sprinter will operate on an exclusive existing track with no mixing of freight and passenger services. ABB estimates the total costs for the Quebec City — Windsor corridor to be \$3.8 billion, for infrastructure and equipment and approximately \$1.8 billion for the Montreal-Ottawa-Toronto segment.

Bombardier proposes the TGV technology which would have to operate on dedicated electrified track utilizing existing right-of-way as much as possible at maximum speeds of between 300 and 350 kph resulting in a travel time of approximately 2 hours and 30 minutes for the Montreal-Ottawa-Toronto route. Bombardier envisages the construction of a new dedicated track and accepts the Ontario/Quebec Task Force estimate of \$7.1 billion for infrastructure and equipment for the whole corridor and estimates the cost for the Montreal-Ottawa-Toronto segment to be \$3.8 billion.

1. Speed Versus Trip Time

The Committee learned in Europe that speed costs money. In order to achieve speeds of over 270 kph dedicated track is required. However, the key to the marketability of high speed rail is travel time which is dependent upon average, not maximum speed. For example, when people take the plane they don't ask how fast it is going; they just want to know how long it will take to get to their destination.

It was often emphasized to the Committee that a travel time of three hours was the marketing threshold for the commercial success of a high speed rail project. An increase in ridership occurs as the travel time falls below three hours while the opposite occurs when the travel time exceeds this barrier. For any high speed rail project, the key question is always, how much more should be spent on infrastructure to achieve a small savings in travel time. Does the amount of incremental ridership justify a substantial increase in infrastructure cost?

What is evident regarding the technology choices for the corridor is that their difference in travel times on the Montreal-Ottawa-Toronto route are not significant, while there is a large differential in their infrastructure costs. In fact, based upon their cost estimates, the difference is approximately \$2 billion or, \$ 66 million per minute of time saved. Put in these stark terms, the Committee has some difficulty in understanding how such a substantial increase in expenditure can be justified in the public interest for a small saving in trip time unless of course, the external benefits are significant.

2. Environmental Considerations

The Committee has learned that there could be a significant difference in the scope of the environmental assessment process, its impact and cost for the two technologies. Operating on existing upgraded track would mean that the environmental impact would be minimal. Acquisition and construction of a totally new dedicated right-of-way would require a comprehensive and lengthy environmental review process resulting in cost increases to meet environmental concerns.

This may not occur in Canada because the Committee was told that both technologies will utilize, as much as possible, existing rights-of-way. This will certainly reduce the time, complexity and cost of any environmental review as well as lessening the impact on the environment. Nevertheless, the more new right-of-way that has to be built, the greater the costs and the impact on the environment.

3. Labour Practices

During its visit to Europe the Committee was impressed with the fact that only one person is in the cab of a high speed train and is paid by the hour. In contrast, there are two people in the cab of a VIA train who are paid by distance, not hours worked. This means that the labour costs for high speed rail in Europe are significantly less than for VIA operations. The Committee was told it would be absolutely essential for the commercial viability of high speed rail operations that labour costs be minimized and the Committee agrees that changes in current labour practices should occur for high speed rail in Canada.

4. Winter Operations

It was clear to the Committee that the two technologies work well in Europe. The question that troubled the Committee was whether they would work as well in our much harsher winter climate particularly, during extended periods of very cold weather. The

Ontario/Quebec Task Force report raised a note of caution on this very question. The Committee would like to echo that and believes that a considerable amount of testing will have to be done for both technologies (even though both the X-2000 and the TGV operate in winter conditions, albeit not as severe as Canadian) before any choice can or should be made.

5. *Safety*

As was noted earlier, both technologies are operating in Europe and have a proven safety record. There is no doubt, that since safety must be the highest priority in the transportation of people, this proven record is a persuasive selling point for these technologies.

The Committee was told that there are approximately 1000 level crossings in the Quebec-Windsor corridor. In order for a high speed train to achieve its maximum speed many of these crossings will have to be eliminated through a combination of grade separations, road closures and/or diversions and fully protected crossings. The latter approach, which is very cost effective compared to a grade separation, raises a major safety issue. One technique that the Committee found interesting, was the Swedish model applied to the Stockholm-Gothenburg high speed line which employs automatic crossing gates which cover the width of the road, and sensors to control the speed and slow the train when something is on the track, or stop it, if it is necessary. It may well be that this approach could be used in the corridor to provide the necessary high level of safety required for high speed rail at a lower cost.

D. Modal Shift and High Speed Rail

1. *The "Switchover" Myth*

It is often perceived that major socio-economic benefits will accrue from high speed rail in Canada as a result of a significant modal shift of traffic from the plane and the automobile (the biggest polluter, by far, in the transportation industry). Consequently, air pollution would be reduced, airport and highway congestion would be eased, energy consumption would be lowered, and highway safety enhanced thereby reducing the high social costs of automobile accidents. This could also lead to a reduction, avoidance or at least a deferral of significant public investment in highway and airport infrastructure in Canada.

Clearly, this view is central to the question of whether there should be public funding for high speed rail in the corridor. This is the reason why the Committee devoted considerable attention to the question of modal shift and its impact during its visit to Europe and in its hearings in Ottawa.

As has been indicated, the Committee learned in Europe that new high speed rail traffic comes from three sources : induced demand, air and the highway. Induced demand provided the largest share of the new traffic, followed closely by air, with the smallest share coming from the automobile. Furthermore, it was indicated that the shift from the automobile will do

no more than reduce the rate of growth of highway traffic in the major high speed rail corridors. Similarly, although the switch from air has been greater, the impact has been negligible because the reduction in total traffic has been very small.

In Europe, as the Committee has pointed out, the target market for high speed rail has been the high revenue business traveller who uses the airlines. It appears that the profitability of high speed rail hinges on capturing a substantial share of this market. Moreover, it was suggested that the aim of high speed rail was to eliminate airline competition resulting in fare structures closer to those of the airlines.

What the Committee observed from its European visit on the question of modal shift was reflected in the Ottawa hearings. The Ontario/Quebec Rapid Train Task Force concluded that high speed rail would have only a modest impact on air carriers and, in relation to total traffic through corridor airports (including flights to and from non — corridor cities) the estimated reduction was small. Regarding the bus, the Task Force found that high speed rail would have no negative impact and, in fact, might well mean some increase in market share if all conventional rail services in the corridor were eliminated.

Concerning automobile traffic, the Task Force concluded that the impact of high speed rail would result in a small reduction in overall automobile travel in the corridor. Certainly, it would not be dramatic enough to have any impact on maintenance costs for corridor highways or public investment for rehabilitation and capacity expansion. The same conclusion was reached for aviation infrastructure investment. The modest reduction in air traffic compared to total aircraft movements would not result in the avoidance or deferral of public spending on airport infrastructure. Several witnesses, for example, acknowledged that high speed rail would have no impact on expansion plans at Toronto's Pearson International Airport.

It is clear to the Committee that these major socio-economic benefits, (such as, a reduction in air pollution, deferral or avoidance of highway and airport operating, maintenance and capital costs, and a reduction in highway accident costs) difficult to quantify at the best of times, are not there unless there is a significant diversion of traffic from the airways and the highways to high speed rail. So far, there is little evidence to show that high speed rail will lure significant numbers of automobile and aeroplane travellers thereby reducing air pollution, and providing savings from avoided or deferred airport and highway infrastructure projects.

The Committee notes that the Ontario/Quebec Task Force recognized that the issue of modal shift is fundamental to the future for high speed rail in the corridor. In fact, one of its major study recommendations is to undertake a comprehensive study to ascertain the market demand and needs and to try to assess what motivates people to make modal choices. Doing that with any degree of certainty is going to be a difficult task. The Committee believes that the Federal/Provincial/Industry High Speed Rail Feasibility Study recently announced, must give high priority to this question.

2. *Competition and High Speed Rail*

a) *Automobile Competition*

There is general agreement that Canadians' "love affair" with the automobile will continue for the foreseeable future. This mode of travel is well entrenched and it is going to be very difficult for high speed rail to compete with the automobile. In order to have a chance, high speed rail must be affordable — its fare structure has to be attractive, comparatively speaking, to the automobile traveller.

The evidence to date in Europe, is not very encouraging. For example, TGV fares are now approximately 80% of the current air fare between Paris and Lyon and, it was implied that once a large portion of the air traffic was captured high speed rail fares would rise in order to maximize returns. On the Stockholm-Gothenburg high speed route the train fare is only marginally below that of air.

In Ottawa, one witness suggested that high speed rail fares in the corridor would not likely be much lower than the prevailing air fares. However, Bombardier suggested that, initially, the high speed rail fare would only be 60% of the economy air fare. Based on the European experience, the Committee has difficulty accepting that fares will be significantly lower for high speed rail, particularly if a large segment of the air market is captured. If this becomes the reality, then clearly, high speed rail will have difficulty attracting significant numbers of automobile users.

b) *Regulating Competition*

In Europe, some effort has been made to control competition in high speed rail corridors to induce an artificial modal shift from the automobile. This has been done by increasing gasoline taxes and vehicle registration fees, and putting tolls on some corridor roads. Some call these "incentives" while others would characterize them as "penalties".

Whatever the case, there is presently a considerable amount of healthy competition in the Quebec City–Windsor corridor. If high speed rail becomes a reality the Committee does not think that this competitive situation should be distorted through government intervention to force people out of their cars. Certainly, the Committee would not wish to see such an approach as a major justification for high speed rail. In the final analysis, the overwhelming dominance of the automobile in the corridor may be significantly reduced, only through a combination of higher vehicle prices and operating costs, as well as intolerable gridlock on the highways.

3. *The Environment and High Speed Rail*

On balance, it is generally accepted that high speed rail is environmentally friendly. On the one hand, there is the negative environmental impact associated with the acquisition and construction of new right-of-way as well as the issue of noise, particularly in urban areas. On the other, high speed rail, compared to the plane and the car, is much more energy efficient,

reduces air pollution and is a safer mode of transport. Obviously, these benefits would offset the negative environmental impacts and are very much in the public interest. However, they only have a significant impact if a substantial modal shift from existing automobile use to high speed rail takes place. As has been indicated this does not seem to have occurred in Europe nor based on the Ontario/Quebec Task Force analysis is it likely to occur in the corridor.

Viewed in this light, it is not readily apparent that high speed rail provides the environmental benefits perceived by its proponents. Indeed, it appears that the environmental equation can only show a substantial positive balance with a huge shift in existing automobile travel to high speed rail. Clearly, the Committee believes that a great deal of caution must be exercised in using the environmental argument as a major consideration for justifying high speed rail in Canada.

E. The Role of the Federal Government

1. The Federal Involvement

The main reason for this study was that the Committee felt it was essential to address the fundamental public policy issue surrounding the debate on the prospects of high speed rail in the corridor. This is, what should be the nature and extend of the role of the federal government in such a project? That is to say, whether the involvement of the federal government should be limited to leadership and support or whether it should extend to include substantial financial commitment as has been the case in Europe.

The Committee appreciates that the recently announced Canada-Ontario-Quebec joint feasibility study may provide more detailed information, particularly about market demand, which would better enable governments to make a decision on high speed rail. However, while the results of this study may more clearly define the mix of public and private funding, it will not answer the question of whether the federal government should invest public funds in high speed rail. This is why the Committee decided to undertake this study and feels that it is timely and important.

In Europe, it was clear to the Committee that governments recognize that the private sector cannot totally finance high speed rail projects and therefore, they are prepared to commit huge amounts of money to these projects. The reason for this, is that high speed rail technologies do not come cheaply. As has been indicated, even the upgraded existing track technology requires substantial capital investment while, of course, the new dedicated track technology is much more expensive.

It is evident to the Committee that the situation will be the same in Canada — it must be understood that public funding will have to be provided for any high speed rail project. The Committee recognizes that the provinces of Ontario and Quebec have a direct and substantial interest, as well as a major role to play in any high speed rail project in the corridor. Indeed, the Committee would expect that both provinces will be prepared to make financial contributions to such a project.

Clearly, no government can justify a financial contribution to high speed rail on purely commercial grounds — the return on investment would be too small. It is incumbent upon the federal government to demonstrate that any funding must be in the public interest. As one witness said, there must be “evident value” to the government.

The magnitude of this evident value hinges, to a large degree, on the key issue of modal shift to high speed rail. The question is whether high speed rail can or will capture enough traffic from the other modes to provide the public with tangible benefits such as less air pollution, safer highways, and public expenditure savings on airport and highway infrastructure. In the Committee’s view, the evidence to date has not demonstrated high speed rail’s potential to attract sufficient traffic to produce significant external benefits. The Committee believes there must be a very compelling case for federal government funding in any high speed rail project. Therefore, the Committee recommends :

Recommendation No. 1

That the federal government should not make a financial commitment to the development of high speed rail in the corridor at this time but, consider making a financial commitment if and when it has been clearly demonstrated that substantial and tangible socio-economic benefits will accrue to the public interest from such a transportation project.

While the Committee believes that a high speed rail project in Canada should be market driven, we recognize that there may well be other reasons for governments to decide in favour of high speed rail. For example, the need to stimulate the Canadian economy through a major public works project could be a pivotal reason for government investment in a high speed rail project.

The Committee was left with the impression that one of the major reasons why European governments are prepared to invest heavily in high speed rail services is because of the potential for high technology industrial development and export benefits. Certainly, the Committee appreciates that this is a persuasive argument for government investment.

Both ABB and Bombardier pointed out that substantial industrial benefits would flow from a high speed rail project. Canadian content for the application of both technologies would be very high and therefore the transfer of technology would be substantial. Indeed, Bombardier suggested that with transfers of that magnitude Canada could become a centre of excellence for high speed rail. Moreover, there could be significant export potential, especially in North America, if the Canadian project was the first of its kind.

While these industrial benefits appear attractive, notably the “demonstration effect” of being first, they are very difficult to quantify with any certainty. The Ontario/Quebec Task Force did not analyze this question in detail. During the hearings, several witnesses emphasized that the focus of the debate on high speed rail should not be on the promotion of the technologies but rather, on the needs and demands of the travelling public. Any high speed rail project should be market not technology driven. Nevertheless, the Committee strongly believes that the question of the impact of industrial and export benefits is one that

could have a significant influence on governments' decision to invest in high speed rail. Every effort should be made in the forthcoming Federal/Provincial/Industry Feasibility Study to identify and quantify, as accurately as possible, the manufacturing and export benefits that would flow from a high speed rail project. Therefore, the Committee recommends :

Recommendation No. 2

That the federal government ensure that the Federal/Provincial/Industry Feasibility Study identify and analyze the technology transfers, industrial development, and export opportunities that would derive from each of the proposed high speed rail technologies for the Canadian economy.

The Committee would like to make a final observation on this recommendation. Some witnesses referred to the Australian Very Fast Train project in favourable terms. It is of interest to note that in August of last year, the government of Australia refused to grant special tax concessions to this project. It envisaged a new high speed dedicated right-of-way connecting Sydney, Canberra and Melbourne a distance of 850 kilometres. The government did not feel that special tax treatment was justified in regard to transport policies and "broader national interest considerations". It did however, indicate that it was prepared to do what it could to "facilitate the project in accordance with normal processes".

While the major public policy issue for the federal government will be whether to invest in high speed rail there are other important non-monetary issues which will have to be addressed. Clearly, the federal government's jurisdiction over inter-provincial rail transportation dictates its involvement in such areas as responsibility for the right-of-way, providing a legislative and regulatory regime for high speed rail, coordinating changes in labour practices, and dealing with environmental concerns and safety. These are some of the non-monetary issues that must be resolved to ensure the success of high speed rail in Canada. Apart from federal government funding, their resolution would require federal government leadership and support.

2. A HSR Right-of-Way for the Future

a) Passenger Versus Freight

In Sweden and Germany the Committee was told that both railways mix high speed rail services and freight on the same track without any penalty to passenger services. In Canada, there has been some debate over whether or not this could be done in the corridor. Several witnesses told the Committee that this simply was not possible because of the weight, length and frequency of our freight trains. The Committee agrees that it is clear that any high speed train must operate on its own separate dedicated track.

Several witnesses emphasized that in order to allow for the possibility of high speed rail in the future it is essential to preserve and protect the most viable right-of-way. A considerable amount of study has already been done on the most appropriate and efficient configuration for the corridor. However, the Committee believes that one of the priorities for

the Federal/Provincial/Industry Feasibility Study should be to undertake a “corridor protection study” to identify a future corridor that would have the necessary flexibility and right design characteristics for a HSR project.

b) Protection of a HSR Right-of-Way

There is some indication that CN and CP are giving consideration to the possibility of a consolidation of freight traffic in the corridor in order to reduce operating costs and improve productivity. This would mean that the railways would share track thereby freeing up existing track and right-of-way which could be used for a future high speed rail service. Obviously, this could be of great advantage in the planning and development of a high speed rail system and would reduce the infrastructure costs.

The Committee believes that the federal government has an essential role to play in the identification of a preferred high speed rail alignment and in any process of rationalization of freight services. Such a rationalization might entail the abandonment of certain sections of track and right-of-way which could be of importance to the determination of the most suitable high speed rail route. The federal government can make a significant contribution to any future high speed rail project by protecting these abandoned sections through the exercise of its Governor in Council power under the *National Transportation Act*. Therefore the Committee recommends :

Recommendation No. 3

That the federal government provide the necessary leadership to facilitate the identification of the most appropriate high speed rail route, and ensure through the power of the Governor in Council under the *National Transportation Act*, that the route is protected and maintained for the future.

During the hearings, the question was raised whether, after a substantial period of time, the high speed rail infrastructure would revert to public ownership if there has been a substantial private sector investment in the project? In legislation recently passed by the State of Texas establishing a High Speed Rail Authority, there is provision for a reversion of the infrastructure to the State at the end of a 50-year period. Since the success of any high speed rail project in Canada will be dependent upon public funding the Committee believes that it is only appropriate that the infrastructure revert to public ownership after a certain period of time. Therefore, the Committee recommends :

Recommendation No. 4

That, in any agreement with the private sector concerning a high speed rail project in Canada, a condition for government funding is that the infrastructure revert to public ownership after a designated period of time.

3. Legislative and Regulatory Framework

We learned from our European visit that the planning, financing, design, construction and operation of a high speed rail system is expensive, complicated, time-consuming and requires government leadership and participation at every stage of the process. Some

jurisdictions have been able to accomplish this without special legislation as is the case in France and Germany. Other jurisdictions have found it necessary to provide a specific legislative and regulatory basis for high speed rail projects. For example, Sweden created two state-owned corporations — one responsible for the construction and maintenance of the national rail infrastructure and facilities, the other for the management and operation of conventional and high speed rail services. The State of Texas recently passed legislation establishing the Texas High Speed Rail Authority. In Britain, it will be necessary to pass legislation for the construction and operation of a new high speed rail service between London and the Channel tunnel. Finally, the Australians envisaged that a legislative framework would be required for the Very Fast Train project.

In Canada, the question is whether the current legislative and regulatory framework is appropriate for dealing with the important issues surrounding the development of any high speed rail project. Such issues as financing, the environmental process, land acquisition for new right-of-way, labour practices and safety requirements would have to be addressed. It may well be that the most expeditious and effective way of dealing with these is through new legislation allowing for public involvement and accountability. Certainly, the federal government must be prepared to take the initiative on this issue if it is needed for the development of any high speed rail project in Canada. Therefore, the Committee recommends :

Recommendation No. 5

That the federal government be prepared to provide the appropriate legislative and regulatory regime for the financing, planning, design, construction and operational phases for any high speed rail project in Canada.

4. *The High Speed Rail Operator-Public or Private?*

One of the issues raised during the hearings was the question of who should manage and operate high speed rail in the corridor. In Europe all high speed rail services are operated by state-owned railways with a mandate to make a profit. VIA Rail indicated to the Committee that it is interested in being the operator of high speed rail in Canada. Sixty percent of VIA's total revenue comes from corridor services and if this traffic were lost to another operator the rest of VIA's system would be in serious jeopardy. Furthermore, the only way to maximize operating efficiencies, cost savings and passenger convenience on the national rail passenger system would be through the integration of high speed and conventional rail services. The potential for profits from high speed rail would reduce the total VIA subsidy and the corridor service would have a positive impact on the entire VIA network.

There is no doubt that if high speed rail is introduced in the corridor, it will be at least a decade before that happens. Several witnesses argued that it was important to try to improve existing VIA services. Not only because it is a necessary and competitive mode of transportation in the corridor today but also because it is vital to maintain this market support for any future high speed rail project. In Europe, a "railway culture" has been promoted and is now firmly entrenched. This significant conventional rail passenger market has been the basis for the launching of all high speed rail services in Europe.

The Committee believes that efforts should be made to enhance VIA's national network and strengthen its services in the corridor to preserve and promote the "railway culture". The latest initiatives by VIA to improve on time performance and increase frequencies on major corridor routes are to be welcomed. This trend must continue as the key to VIA's possible participation in any high speed rail project will be its reputation and proven record for providing good, reliable, competitive service in the corridor. Therefore, the Committee recommends :

Recommendation No. 6

That, in the event that the federal government makes a financial commitment to high speed rail, it provides within the overall regulatory and legislative regime for the designation of VIA Rail as the operator of the service, and for conventional rail passenger services outside the corridor.

5. *Environmental Considerations*

The magnitude of the environmental impact of high speed rail is, to a large degree, dependent upon which technology is chosen. Obviously, if existing right-of-ways are used, the impact will be much less than if a new dedicated right-of-way is built. This has proved to be the case in Europe. The environmental assessment process will be more complex and lengthy and result in more expense to satisfy environmental concerns. Indeed, if a substantial amount of new right-of-way is necessary for the viability of the project, it is possible that strong environmental opposition could jeopardize the whole project.

Clearly, whichever technology is finally chosen, environmental concerns are going to be a major and sensitive issue. In any environmental assessment of high speed rail, the federal government and the provinces of Ontario and Quebec will all have to be deeply involved. The process will require a great deal of cooperation and coordination among the governments. All three are participants in the recently launched feasibility study. In the Committee's view, there is an opportunity during the term of this study for the three governments to develop guidelines and parameters for a full-scale environmental assessment process. Moreover, the Committee believes that there is an opportunity for the federal government to take the lead in the facilitation and coordination of an environmental assessment review which would be required for any high speed rail project in the corridor. Therefore, the Committee recommends :

Recommendation No. 7

That the federal government ensure that the joint Federal/Provincial/Industry Feasibility Study includes a consideration of the scope and nature of any environmental assessment process for any high speed rail project in the corridor and,

Recommendation No. 8

That the federal government exercise a leadership role in cooperation with Ontario and Quebec to develop and carry out the appropriate environmental review of any high speed rail project in the corridor.

6. *A Multi-Modal Policy*

It was pointed out to the Committee that one of the major weaknesses of transportation planning and policy development today is that there is no clear idea of the level of public investment and support in each of the passenger modes. It is difficult for consumers to make intelligent choices regarding which mode to use because their choice is masked by the fact that hidden subsidies are inherent in the infrastructure of all modes.

With the advent of growing competition, there has been a more intense debate concerning the amount of subsidization for each mode. The argument is that in a deregulated environment, the basic premise is that all modes should start on a "level playing field." The Committee recognizes how difficult and complex it will be to develop an accurate, acceptable and fair assignment of the level of public support for each mode. Nevertheless, it has become a key issue and must be addressed. The Committee hopes that the Royal Commission on National Passenger Transportation will do exactly this in its final report. Therefore the Committee recommends :

Recommendation No. 9

That, considering it is essential to more accurately determine the amount of subsidy for each mode, the Royal Commission on National Passenger Transportation should place particular emphasis, in its Final Report, on the identification of the levels of hidden subsidization within each mode.

Certainly, it would be valuable for the federal government to have a fair accounting of public subsidization for each mode before a decision to fund high speed rail is taken. The reason for this is that a determination on high speed rail should not be made in isolation but rather, within the context of an integrated, multi-modal national passenger system. As has been indicated, the Europeans have done this with their high speed rail services. European railway stations are classic multi-modal hubs.

It was evident to the Committee that there was a need for, and commitment to, multi-modal planning and facilities for high speed rail projects. We think this approach should be adopted in Canada if a high speed rail system is established. Instead of concentrating on aggressive inter-modal competition, coordination and cooperation should govern the relationship among the modes. This may well be the long term solution for the establishment of an integrated, efficient and safe passenger transportation system in Canada.

Recommendation No. 10

That the highest priority be given to intermodal planning and the development of intermodal facilities for any high speed rail project established in Canada.

In connection with a multi-modal strategy for high speed rail, it is important that any decision take into consideration the possibility of a future North American high speed rail system. As was pointed out by one witness, it is very likely that rail passenger traffic between Canada and the United States will become increasingly interdependent, particularly in the

transborder markets. Certainly it does not make a lot of sense to develop incompatible high speed rail systems as has been the case in Europe. Surely, one of the objectives in the planning and development of a high speed rail project in Canada should be to try to ensure compatibility with any connecting high speed rail systems established in the United States.

The Committee believes that the planning and development of any high speed rail project must be part of an overall national transportation policy and only the federal government can make sure that this occurs. Therefore, the Committee recommends :

Recommendation No. 11

That the federal government ensure that the planning and development of any high speed rail project be part of a comprehensive, integrated, national passenger transportation strategy which should include, where possible, reasonable compatibility with any future Canadian-American transborder high speed rail links.

IV. Conclusion

During its visit to Europe the Committee looked at two high speed rail technologies. One operates on existing upgraded electrified track of which the Swedish X-2000 is an example, while the other uses new dedicated electrified track of which the French TGV and the German ICE are examples.

The infrastructure costs for existing track technology are much less than those for new dedicated track technology. However, it is clear that very high speeds of more than 250 kph can only be achieved on new dedicated track. The economic trade off between speed and cost is evident. In any assessment of the viability of a high speed rail project the difference in travel time provided by the two technologies is the pivotal ingredient.

European governments have always owned their railways and given high priority to rail passenger services. They have made the same commitment to high speed rail through massive and continuing investment, confident that this policy is in the public interest. The Europeans ultimate goal is the establishment of an integrated high speed rail network stretching from London to possibly Moscow some day.

In Canada, the high speed rail technology choices are currently the same as the Committee examined in Europe. Speed versus travel time is the key issue and of vital importance when comparing the merits and costs of the two competing high speed rail technologies. Another essential issue to the success of a high speed rail project is the amount of modal shift from the plane and the automobile.

To date, there is little evidence that the modal shift has been significant enough to produce substantial benefits to the public which would make a compelling case for federal government funding of high speed rail in the national interest. The Committee firmly believes that the case for federal funding has to be much more convincing than it is at the present time. Only then, as the Committee has recommended, should the federal government consider financial support. Apart from this pivotal issue there are several important non-monetary items that must be resolved for high speed rail to be a success. As the Committee has pointed out all of them require federal government leadership and support.

Additional studies are being done on the feasibility of high speed rail in the corridor. The Committee recognizes that these may help to better identify the socio-economic benefits and more accurately define the mix of public and private funding for a high speed rail project. However, when all is said and done and the studies are completed, the Committee believes that a "leap of faith" is going to be required before high speed rail will happen in the corridor, or for that matter anywhere else in Canada.

V. Summary of the Committee's Observations, Findings and Recommendations

A. Observations and Findings from the European Visit

- There are two high speed rail technologies operating in Europe—one is designed for upgraded existing electrified track, the other for new dedicated electrified track.
- The two technologies are expensive but the infrastructure costs for existing track technology are much less than for dedicated track.
- Travel time not speed is the key parameter in assessing the performance and cost of high speed rail.
- High speed rail services have been very successful at capturing airline traffic but not at getting people out of their cars.
- High speed rail has a perfect safety record to date.
- The environmental considerations for a new dedicated track for high speed rail are much more time-consuming and costly than using upgraded existing track.
- High speed rail services are part of an impressive intermodal network.
- All European governments own their railways and as a matter of policy are prepared to make massive investments in high speed rail projects. European geography (e.g., closeness of city pairs), higher concentrations and densities of population and, significant highway and airway congestion may well justify these huge public investments.

B. Observations and Findings from the Ottawa Hearings

- The Quebec City/Windsor corridor is reasonably well served by both public and private modes of transport with the automobile being the dominant mode.
- The Canadian studies demonstrate beyond any doubt that high speed rail is technically feasible but will require significant public sector funding.
- The technology choice for the corridor is either upgraded existing electrified track or new dedicated electrified track.
- Current labour practices will have to be streamlined for high speed rail operations to ensure commercial viability in Canada.

- Both technologies will require considerable testing in Canada's harsh winter conditions.
- The economical Swedish approach to level crossing safety for their high speed rail service might be applicable to high speed rail in Canada.
- The debate on a high speed rail project must be market not technology-driven.
- To date, the Canadian studies reflect the European experience which is that high speed rail is not capturing a significant amount of automobile traffic.
- Currently, there is little evidence to indicate that any modal shift from air and the automobile to high speed rail would be large enough to justify the avoidance or deferral of government expenditures on airport and highway infrastructure.
- The Canada-Ontario-Quebec joint feasibility study should give priority to determining what motivates people to make modal choices.
- The Governments should not attempt to modify modal choice by forcing people to shift from their cars to high speed rail through, for example, higher gas taxes or tolls.
- Significant environmental benefits only accrue from high speed rail if there is a huge modal shift of traffic from the highway.
- Without significant modal shift of automobile traffic caution must be exercised in using the environmental argument as a major justification for high speed rail.
- In Canada, there is no possibility of a high speed rail service sharing the same track with freight operations.
- One of the priorities for the new Canada/Ontario/Quebec Feasibility Study should be to undertake a "corridor protection study" to identify a future corridor that would provide the necessary flexibility and design characteristics required for a HSR project.

RECOMMENDATIONS

1. That the federal government should not make a financial commitment to the development of high speed rail in the corridor at this time but, consider making a financial commitment if and when it has been clearly demonstrated that substantial and tangible socio-economic benefits will accrue to the public interest from such a transportation project.
2. That the federal government ensure that the Federal/Provincial/Industry Feasibility Study identify and analyze the technology transfers, industrial development, and export opportunities that would derive from each of the proposed high speed rail technologies for the Canadian economy.
3. That the federal government provide the necessary leadership to facilitate the identification of the most appropriate high speed rail route, and ensure through the power of the Governor in Council under the *National Transportation Act*, that the route is protected and maintained for the future.
4. That, in any agreement with the private sector concerning a high speed rail project in Canada, a condition for government funding is that the infrastructure revert to public ownership after a designated period of time.
5. That the federal government be prepared to provide the appropriate legislative and regulatory regime for the financing, planning, design, construction and operational phases for any high speed rail project in Canada.
6. That, in the event that the federal government makes a financial commitment to high speed rail, it provides within the overall regulatory and legislative regime for the designation of VIA Rail as the operator of the service, and for conventional rail passenger services outside the corridor.
7. That the federal government ensure that the joint Federal/Provincial/Industry Feasibility Study includes a consideration of the scope and nature of any environmental assessment process for any high speed rail project in the corridor and,
8. That the federal government exercise a leadership role in cooperation with Ontario and Quebec to develop and carry out the appropriate environmental review of any high speed rail project in the corridor.
9. That, considering it is essential to more accurately determine the amount of subsidy for each mode, the Royal Commission on National Passenger Transportation should place particular emphasis, in its Final Report, on the identification of the levels of hidden subsidization within each mode.
10. That the highest priority be given to intermodal planning and the development of intermodal facilities for any high speed rail project established in Canada.
11. That the federal government ensure that the planning and development of any high speed rail project be part of a comprehensive, integrated, national passenger transportation strategy which should include, where possible, reasonable compatibility with any future Canadian-American transborder high speed rail links.

APPENDIX A

List of Witnesses

Name/Organization	Issue	Date
ABB (Asea Brown Boveri Inc.) Peter Janson, President and Chief Executive Officer; Zelko Lendich, General Manager, Transportation Segment.	9	Dec. 5, 1991
Air Canada Léo Desrochers, Executive Vice President and Chief Operating Officer; Pat Kelly, Senior Vice President, Corporate Strategy and Information Services.	6	Nov. 26, 1991
Air Transport Association of Canada Howard P. Goldberg, Vice President and Secretary.	10	Dec. 10, 1991
Amtrak, National Railroad Passenger Corp. (USA) Edgar E. Courtemanch, Senior Director, Capital and Business Planning.	10	Dec. 10, 1991
Association of Consulting Engineers of Canada R. Wayne Bowes, Chairman and Chief Executive Officer; Pierre A.H. Franche, President and Chief Operating Officer; Anthony W. Burgess, Director of Communications and Policy Development.	9	Dec. 3, 1991
Bombardier Inc. Pierre MacDonald, Vice President, Transportation Equipment Group; Jules Pleau, Director, TGV Project.	9	Dec. 5, 1991
CN Rail Ronald E. Lawless President and Chief Executive Officer; John H.D. Sturgess, Senior Vice President, and Chief Operating Officer; B. Eldon Horsman, Vice President, Strategic Issues.	7	Nov. 27, 1991

Name/Organization	Issue	Date
Consumers Association of Canada Wendy Butler, Executive Vice President, Ontario Region.	6	Nov. 26, 1991
CP Rail I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer; Michael E. Kieran, Director General, Infrastructure.	6	Nov. 26, 1991
Federation of Canadian Municipalities James Knight, Director General; Massimo Bergamini, Senior Policy Analyst.	10	Dec. 10, 1991
High Speed Rail Association (USA) Robert J. Casey, President; Robert K. Pattison, Chairman of the Board.	10	Dec. 10, 1991
Ontario-Quebec Rapid Train Task Force Robert C. Carman, Co-Chairman; Rémi Bujold, Co-Chairman.	8	Nov. 28, 1991
Quebec/Windsor Coalition of Corridor Mayors Mayor Jean Doré, City of Montreal; Mayor Jacquelin Holzman, City of Ottawa; Denis de Belleval, Director General, City of Quebec.	10	Dec. 10, 1991
Transport 2000 Bob Evans, President; David Jeanes, Member, National Board of Directors.	8	Nov. 28, 1991
VIA Rail Canada Inc. Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer; James Roche, Executive Vice President and Chief Operating Officer; J.R. Paquette, Vice President, Planning and Finance; André Gravelle, Specialist, High Speed Rail.	7	Nov. 27, 1991

APPENDIX B

List of Submissions

Name/Organization	Issue	Date
ABB (Asea Brown Boveri Inc.)	9	Dec. 5, 1991
Air Canada	6	Nov. 26, 1991
Air Transport Association of Canada	10	Dec. 10, 1991
Association of Consulting Engineers of Canada	9	Dec. 3, 1991
Bombardier Inc.	9	Dec. 5, 1991
Federation of Canadian Municipalities	10	Dec. 10, 1991
Seaway-Adirondack Transport Group	–	Dec. 13, 1991
Third Dimension & Associates Ltd.	–	Dec. 5, 1991
Transport 2000	8	Nov. 28, 1991
VIA Rail Canada Inc.	7	Nov. 27, 1991

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE

Your Committee requests that the Government respond to this report in accordance with Standing Order 109.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 6, 7, 8, 9, 10 and 11, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

ROBERT A. CORBETT, M.P.,

Chairman.

Minutes of Proceedings

TUESDAY, FEBRUARY 4, 1992

(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 10:10 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert Corbett, Stan Keyes, Denis Pronovost.

Acting Members present: D. Bjornson for G. Wilson, John Manley for Sergio Marchi.

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider a draft report on high speed rail.

At 11:50 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(19)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson.

Acting Members present: D. Bjornson for Ken Atkinson, Ken Monteith for Denis Pronovost, Marcel Tremblay for Geoff Wilson.

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider a draft report on high speed rail.

At 4:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, FEBRUARY 11, 1992

(20)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 10:15 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson, Geoff Wilson.

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider a draft report on high speed rail.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(21)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 3:40 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson, Geoff Wilson.

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider a draft report on high speed rail.

At 4:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, FEBRUARY 18, 1992

(22)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 10:10 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Other Member present: Marcel Tremblay.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on September 17, 1991, the Committee proceeded to consider a draft report on high speed rail. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated September 17, 1991, Issue No. 1.*)

It was agreed,—That today's report on high speed rail, as amended, be adopted by the Committee and that the Chairman present it to the House before the second week of March 1992.

It was agreed,—That the Committee print 2,000 copies of this Report, in tumble bilingual format, with a distinctive cover.

It was agreed,—That the said Report be entitled: "High Speed Rail: the Canadian Concept".

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 109, the Committee request that the Government table a comprehensive response to this Report within one-hundred-and-fifty (150) days.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the Report to the House.

It was agreed,—That the Committee hire a Text Editor to review the Committee's Report on high speed rail and that he be paid up to \$2,000.00 to perform his duties.

The Committee proceeded to the election of a Vice-Chairman (Opposition).

It was agreed,—That Stan Keyes be elected Vice-Chairman (Opposition) of the Committee.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee proceeded to consider its future business.

At 11:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin
Clerk of the Committee

Il est convenu,—Que, conformément au paragraphe 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale à ce rapport, dans les cent-cinquante (150) jours suivant son dépôt.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport les changements jugés nécessaires à la rédaction et à la typographie, sans en altérer le fond.

Il est convenu,—Que le Comité engage un éditeur pour réviser son rapport sur les lignes à grande vitesse et que celui-ci soit payé 2000 \$ au plus pour ses services.

Le Comité élit un vice-président (opposition).

Il est convenu,—Que Stan Keyes est élu vice-président (opposition) du Comité.

À 11 h 15, le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 11 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

(21)

À 12 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 40, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

À 16 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 18 FÉVRIER 1992

(22)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 10, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Autre député présent: Marcel Tremblay.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse. (voir les *Procès-verbaux et témoignages du 17 septembre 1991, fascicule no 1*).

Il est convenu, — Que le rapport sur les trains à grande vitesse, dans sa version modifiée, soit approuvé par le Comité et que le président le dépose à la Chambre avant la deuxième semaine de mars 1992.

Il est convenu, — Que le Comité fasse imprimer 2000 exemplaires de ce rapport, sous forme bilingue, tête-bêche, avec une couverture caractéristique.

Il est convenu. — Que ledit rapport soit intitulé : «Étude sur les lignes à grande vitesse : la version canadienne».

LE MARDI 4 FÉVRIER 1992

(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 10, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert Corbett, Stan Keyes et Denis Pronovost.

Membres suppléants présents: D. Bjornson remplace G. Wilson, John Manley remplace Sergio Marchi.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

À 11 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

(19)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 40, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes et Lee Richardson.

Membres suppléants présents: D. Bjornson remplace Ken Atkinson, Ken Monteith remplace Denis Pronovost, Marcel Tremblay remplace Geoff Wilson.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

À 16 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 11 FÉVRIER 1992

(20)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 15, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Votre Comité prie le gouvernement de déposer une réponse globale conformément à l'article 109 du Règlement.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages (*fascicules n^{os} 6, 7, 8, 9, 10 et 11, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

ROBERT A. CORBETT, député.

ANNEXE B

Liste des mémoires

Nom/Organisme	Fascicule	Date
ABB (Asea Brown Boveri Inc.)	9	5 déc. 1991
Air Canada	6	26 nov. 1991
Association des ingénieurs-conseils du Canada	9	3 déc. 1991
Association du Transport Aérien du Canada	10	10 déc. 1991
Bombardier Inc.	9	5 déc. 1991
Fédération canadienne des municipalités	10	10 déc. 1991
Seaway-Adirondack Transport Group	-	13 déc. 1991
Third Dimension & Associates Ltd.	-	5 déc. 1991
Transport 2000	8	28 nov. 1991
VIA Rail Canada Inc.	7	27 nov. 1991

Nom/Organisme	Fascicule	Date
VIA Rail Canada Inc.	7	27 nov. 1991
Ronald E. Lawless, Président et Directeur général;		
James Roche, Vice-président administratif et Chef de l'Exploitation;		
J.R. Paquette, Vice-président, Planification et Finance;		
André Gravelle, Spécialiste, Train à Grande Vitesse.		

Nom/Organisme	Fascicule	Date
CN Rail Ronald E. Lawless, Président - Directeur général; John H.D. Sturgess, Premier vice-président et Chef de l'Exploitation; B. Eldon Horsman, Vice-président, Questions stratégiques.	7	27 nov. 1991
Coalition des maires du corridor Québec/Windsor Maire Jean Doré, Ville de Montréal; Maire Jacques Holzman, Ville d'Ottawa; Denis de Belleval, Directeur général, Ville de Québec.	10	10 déc. 1991
CP Rail I.B. Scott, Président du Conseil et Chef de la direction; Michael E. Kieran, Directeur général, Infrastructure.	6	26 nov. 1991
Fédération canadienne des municipalités James Knight, Directeur général; Massimo Bergamini, Analyste principal des politiques.	10	10 déc. 1991
Groupe de travail Train Rapide Ontario-Québec Robert C. Carman, Co-président; Rémi Bujoïd, Co-président.	8	28 nov. 1991
High Speed Rail Association (USA) Robert J. Casey, Président; Robert K. Pattison, Président du Conseil d'administration.	10	10 déc. 1991
Transport 2000 Bob Evans, Président; David Jeanes, Membre, Conseil d'administration national.	8	28 nov. 1991

ANNEXE A

Liste des témoins

Nom/Organisme	Fascicule	Date
ABB (Asea Brown Boveri Inc.) Peter Janson, Président et Directeur général; Zelko Lendich, Directeur général, Transport.	9	5 déc. 1991
Air Canada Léo Desrochers, Vice-président général et Chef de l'Exploitation; Pat Kelly, Premier vice-président, Stratégie de l'entreprise et informatique.	6	26 nov. 1991
Amtrak, National Railroad Passenger Corp. (USA) Edgar E. Courtemanch, Directeur principal, Planification d'équipement et d'entreprise.	10	10 déc. 1991
Association des consommateurs du Canada Wendy Butler, Vice-président administratif, Région de l'Ontario.	6	26 nov. 1991
Association des ingénieurs-conseils du Canada R. Wayne Bowes, Président du conseil et Chef de la direction; Pierre A.H. Franche, Président et chef de l'Exploitation;	9	3 déc. 1991
Association du Transport Aérien du Canada Anthony W. Burgess, Directeur des communications et des politiques. Howard P. Goldberg, Vice-président et secrétaire.	10	10 déc. 1991
Bombardier Inc. Pierre MacDonald, Vice-président, Groupe Matériel de transport; Jules Pleau, Directeur, Projet TGV.	9	5 déc. 1991

10. Que, dans le cadre de tout projet de ligne à grande vitesse au Canada, on accorde la priorité absolue à la planification et à l'aménagement de plaques tournantes pour les divers modes de transport.
11. Que le gouvernement fédéral s'assure que la planification et l'aménagement de tout projet de ligne à grande vitesse s'insère dans une stratégie nationale complète et intégrée du transport des passagers, et veille également, dans la mesure du possible, à ce que le train soit raisonnablement compatible avec tout réseau ferroviaire à grande vitesse de liaison Canada-Etats-Unis.

1. Que le gouvernement fédéral ne prenne aucun engagement financier envers l'aménagement d'une ligne à grande vitesse dans le corridor pour l'instant mais envisage de financer un tel projet seulement lorsqu'il aura été clairement établi qu'un tel projet de transport offrira des avantages socio-économiques importants et tangibles, dans l'intérêt public.
2. Que le gouvernement fédéral s'assure que l'étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie détermine et analyse les transferts technologiques et les perspectives de développement industriel et d'exportation qu'offre chacune des technologies de ligne à grande vitesse proposées pour l'économie canadienne.
3. Que le gouvernement fédéral fasse preuve du leadership nécessaire pour faciliter la détermination du tracé le plus approprié de la ligne à grande vitesse, et veille, grâce au pouvoir que lui confère le gouvernement en conseil en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, à protéger et à préserver ce tracé pour l'avenir.
4. Que, dans toute entente conclue avec le secteur privé concernant une ligne à grande vitesse, le gouvernement fédéral pose comme condition à sa participation financière que l'infrastructure redevienne la propriété de l'État après une période donnée.
5. Que le gouvernement fédéral soit prêt à établir le régime législatif et réglementaire approprié pour le financement, la planification, la conception, la construction et l'exploitation de toute ligne à grande vitesse au Canada.
6. Que, si le gouvernement fédéral s'engage à investir dans un projet de ligne à grande vitesse, il désigne, dans le cadre d'un régime réglementaire et législatif général, VIA Rail comme l'exploitant du service ainsi que des services voyageurs ferroviaires classiques en dehors du corridor.
7. Que le gouvernement fédéral s'assure que, dans le cadre de l'étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie, la portée et la nature du processus d'évaluation environnementale d'un projet de ligne à grande vitesse dans le corridor soient aussi abordées et,
8. Que le gouvernement fédéral assume un rôle de leadership en vue de mettre au point et de réaliser, en collaboration avec l'Ontario et le Québec, une évaluation environnementale appropriée de tout projet de ligne à grande vitesse dans le corridor.
9. Que la Commission nationale d'enquête sur un système national de transport des passagers s'attache, dans son rapport final, à déterminer le niveau des subventions cachées inhérentes à l'infrastructure de chaque mode; cette détermination est jugée essentielle pour fixer avec exactitude le montant des subventions attribuées à chaque mode.

- La technologie qui sera retenue pour le corridor consistera soit à moderniser les voies électrifiées existantes, soit à installer de nouvelles voies électrifiées spécialisées.
- Il faudra, pour assurer la viabilité commerciale d'une ligne à grande vitesse au Canada, rationaliser les pratiques ouvrières actuelles en prévision du service à grande vitesse.
- Les deux technologies devront faire l'objet d'essais poussés dans les dures conditions de l'hiver canadien.
- La solution économique adoptée en Suède pour assurer la sécurité de la voie aux passages à niveaux pourrait être retenue pour la ligne à grande vitesse dans le corridor.
- Le débat qui entoure le projet de ligne à grande vitesse doit être axé sur le marché et non sur la technologie.
- Jusqu'à présent, les constatations des études canadiennes correspondent à l'expérience européenne, à savoir que le train à grande vitesse n'a pas réussi à inciter un nombre significatif d'automobilistes à délaisser leur voiture.
- Rien n'indique pour l'instant que les changements d'habitude, c'est-à-dire l'abandon de la voiture ou de l'avion en faveur du train à grande vitesse, seront suffisamment importants pour permettre au gouvernement d'éviter ou de reporter des dépenses en infrastructures aéroportuaires ou routières.
- L'étude de faisabilité entreprise conjointement par le Canada, l'Ontario et le Québec devrait s'attacher en priorité à déterminer ce qui motive le choix de mode de transport des gens.
- Les gouvernements ne devraient pas essayer d'obliger les gens à délaisser leur automobile en faveur du train à grande vitesse en augmentant, par exemple, les taxes sur l'essence ou les frais de péage.
- Ce n'est que dans la mesure où les gens délaisseront massivement leur automobile en faveur du train à grande vitesse qu'il en résultera des avantages importants sur le plan environnemental.
- Sans une telle évolution, une grande circonspection s'impose avant d'invoquer la protection de l'environnement comme argument de poids pour justifier le service à grande vitesse.
- Au Canada, il n'est pas envisageable qu'une ligne à grande vitesse emprunte la même voie que des trains de marchandises.
- La réalisation d'une «étude sur la protection du corridor» destinée à déterminer le tracé qui répond aux exigences et offre la souplesse nécessaire pour un projet de ligne à grande vitesse devrait constituer l'une des tâches prioritaires du groupe Canada/Ontario/Québec chargé de l'étude de faisabilité.

V. Résumé des observations, des constatations et des recommandations du Comité

A. Observations et constatations résultant de sa visite en Europe

- Il existe deux technologies de lignes à grande vitesse en Europe — l'une qui consiste en la modernisation des voies électrifiées existantes et l'autre en l'installation de nouvelles voies électrifiées spécialisées.
- Ces deux technologies sont coûteuses, bien que les coûts d'infrastructure soient nettement moindres pour la modernisation des voies existantes que pour l'installation de voies spécialisées.
- Le temps de déplacement, et non la rapidité, est le facteur déterminant du rendement et du coût des lignes à grande vitesse.

- Les services de lignes à grande vitesse ont réussi à attirer la clientèle des sociétés aériennes, sans toutefois amener les gens à délaisser leur automobile.
- Les lignes à grande vitesse sont très sûres. Elles n'ont connu absolument aucun accident jusqu'à ce jour.

- L'installation de nouvelles voies spécialisées pour des lignes à grande vitesse soulève des considérations environnementales beaucoup plus fastidieuses et coûteuses que la modernisation des voies existantes.
- Les lignes à grande vitesse font partie d'un réseau impressionnant de transport multimodal.

- Tous les chemins de fer européens appartiennent à l'État qui est prêt, en principe, à investir massivement dans les projets de lignes à grande vitesse. La géographie de l'Europe (par ex. la proximité des villes d'origine et de destination), la plus forte densité de population et l'encombrement important des autoroutes et des voies aériennes peuvent fort bien justifier ces investissements massifs de fonds publics.

B. Observations et constatations résultant des audiences tenues à Ottawa

- Le corridor Québec-Windsor est raisonnablement bien desservi par des modes de transport public et privé, l'automobile étant le principal mode de transport utilisé.
- Des études canadiennes indiquent sans l'ombre d'un doute que le train à grande vitesse est un projet réalisable au plan technique, mais qu'il nécessitera un financement important du secteur public.

Au cours de son séjour en Europe, le Comité s'est familiarisé avec deux technologies de lignes à grande vitesse. L'une consiste en la modernisation des voies électrifiées existantes (pour le X-2000 suédois, par exemple) et l'autre, en l'installation de nouvelles voies spécialisées (comme pour le TGV en France et l'ICE en Allemagne).

Les coûts d'infrastructure sont beaucoup moindres pour la technologie qui fait appel aux voies existantes. Cependant, il est clair que seules de nouvelles voies spécialisées permettent d'atteindre de très grandes vitesses (250 km/h et plus). Le compromis économique entre la rapidité et le coût est évident, et dans toute évaluation de cette équation, la différence entre les temps de déplacement assurés par ces deux technologies est l'élément clé.

Les gouvernements européens ont toujours possédé les réseaux ferroviaires et accordé une forte priorité aux services ferroviaires voyageurs. Confiants que leur politique est dans l'intérêt du public, ils ont pris le même engagement à l'égard des lignes à grande vitesse, y faisant des investissements massifs et constants. Leur objectif ultime est de créer un réseau intégré de lignes à grande vitesse qui pourrait s'étendre un jour de Londres à Moscou.

Le choix des technologies qui s'offre au Canada pour le transport ferroviaire à grande vitesse correspond exactement à celles que le Comité a examinées en Europe. La vitesse par rapport à la durée du trajet, un facteur clé, est d'une importance vitale lorsqu'on compare les mérites et le coût des deux technologies rivales. Le nombre de personnes qui abandonnent l'avion et l'automobile en faveur du train est un autre facteur essentiel au succès d'une ligne à grande vitesse.

Rien n'indique jusqu'ici qu'un nombre suffisant de personnes aient changé leurs habitudes pour produire le genre d'avantages susceptibles d'inciter le gouvernement fédéral, dans l'intérêt national, à participer financièrement au projet. Le Comité a la ferme conviction que les arguments propres à inciter le gouvernement fédéral à financer une ligne à grande vitesse au Canada devront être beaucoup plus convaincants qu'ils ne le sont à l'heure actuelle. Comme le Comité l'a recommandé, c'est uniquement dans ces conditions que le gouvernement fédéral pourra envisager d'accorder son appui financier. En plus de cette considération majeure, plusieurs autres aspects non financiers devront être réglés pour assurer la réussite de tout projet de ligne à grande vitesse. Comme le Comité l'a souligné, le leadership et l'appui du gouvernement fédéral s'imposent à tous ces égards.

D'autres études de faisabilité sont en cours au sujet d'une ligne à grande vitesse dans le corridor. Le Comité reconnaît que leurs résultats pourraient contribuer à mieux cerner les avantages socio-économiques et à mieux définir l'amalgame de fonds publics et privés nécessaire pour l'aménagement d'une ligne à grande vitesse. Une fois les études terminées, le Comité croit toutefois qu'il faudra, en fin de compte, un «acte de foi» pour qu'une ligne à grande vitesse dans le corridor, ou ailleurs au Canada, devienne réalité.

Que le gouvernement fédéral s'assure que la planification et l'aménagement de tout projet de ligne à grande vitesse s'insèrent dans une stratégie nationale complète et intégrée du transport des passagers, et veille également, dans la mesure du possible, à ce que le train soit raisonnablement compatible avec tout réseau ferroviaire à grande vitesse de liaison Canada-États-Unis.

Que la Commission nationale d'enquête sur un système national de transport des passagers s'attache, dans son rapport final, à déterminer le niveau des subventions cachées inhérentes à l'infrastructure de chaque mode; cette détermination est jugée essentielle pour fixer avec exactitude le montant des subventions attribuées à chaque mode.

Il serait certainement important que le gouvernement fédéral connaisse le niveau des fonds publics accordés à chaque mode de transport avant de décider de financer une ligne à grande vitesse. La raison en est qu'une décision concernant une ligne à grande vitesse ne doit pas se prendre de façon isolée, mais bien dans le contexte d'un réseau national intégré de tous les modes de transport de passagers. Comme le Comité l'a déjà indiqué, c'est ce que les Européens ont fait en ce qui concerne leurs services de lignes à grande vitesse. Les gares ferroviaires européennes sont des modèles classiques de plaques tournantes des différents modes de transport.

Le désir et la volonté d'insérer des lignes à grande vitesse dans un plan d'ensemble des réalisations multimodales lui ont paru évident au Comité. Nous croyons qu'il faudrait adopter cette formule dans le corridor canadien si le service à grande vitesse se concrétise. Au lieu de laisser se développer une concurrence agressive entre les différents modes, on devrait plutôt les encourager à coordonner leurs services et à collaborer, ce qui pourrait très bien s'avérer à long terme la meilleure façon d'assurer un service intégré, efficace et sécuritaire de transport de voyageurs au Canada.

Recommandation n° 10

Que, dans le cadre de tout projet de ligne à grande vitesse au Canada, on accorde la priorité absolue à la planification et à l'aménagement de plaques tournantes pour les divers modes de transport.

En ce qui concerne une stratégie multimodale pour le train à grande vitesse, il importe que toute décision tienne compte de la possibilité d'un réseau nord-américain de lignes à grande vitesse. Comme un témoin l'a fait remarquer, il y a toutes les chances pour que le service voyageurs entre le Canada et les États-Unis devienne de plus en plus interdépendant, surtout pour les marchés transfrontaliers. Il ne serait certainement pas logique d'aménager des réseaux ferroviaires à grande vitesse incompatibles comme cela s'est produit en Europe. La planification et l'aménagement d'une ligne à grande vitesse au Canada devraient viser, il va de soi, à assurer la compatibilité avec les réseaux ferroviaires à grande vitesse qui opèrent aux États-Unis.

Le Comité estime que la planification et l'aménagement d'une éventuelle ligne à grande vitesse doivent s'insérer dans une stratégie nationale des transports englobant tous les modes, et il croit que seul le gouvernement fédéral est en mesure d'y veiller. Par conséquent, le Comité recommande :

La concurrence croissante a suscité un débat plus intense sur le niveau de subventions dont bénéficierait chaque mode. Dans un contexte déréglementé, fait-on valoir, la prémisse de base veut que tous les modes soient, au départ, sur un pied d'égalité. Le Comité reconnaît à quel point il sera difficile et compliqué de déterminer, d'une manière exacte, acceptable et équitable, le niveau de soutien public dont jouit chaque mode de transport. Il faudra néanmoins, puisque c'est devenu un aspect clé, s'y attaquer. Le Comité espère que c'est exactement ce que la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers fera dans son rapport final. Par conséquent, le Comité recommande :

Le Comité s'est fait dire qu'une des principales faiblesses que présentent l'élaboration des politiques et la planification en matière de transports à l'heure actuelle vient de ce que personne n'a d'idée précise du montant de fonds publics consacrés à chaque mode de transport de passagers. Les consommateurs ont du mal à faire des choix rationnels quant au mode de transport à emprunter puisque des subventions cachées, inhérentes à l'infrastructure de chaque mode, masquent la réalité.

6. Une politique des transports multimodale

Que le gouvernement fédéral assume un rôle de leadership en vue de mettre au point et de réaliser, en collaboration avec l'Ontario et le Québec, une évaluation environnementale appropriée de tout projet de ligne à grande vitesse dans le corridor.

Recommandation n° 8

Que le gouvernement fédéral s'assure que, dans le cadre de l'étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie, la portée et la nature du processus d'évaluation environnementale d'un projet de ligne à grande vitesse dans le corridor soient aussi abordées et,

Recommandation n° 7

Quelle que soit la technologie retenue, il va de soi que les considérations environnementales poseront un problème majeur et délicat. Le gouvernement fédéral et les provinces de l'Ontario et du Québec devront s'engager à fond dans toute évaluation environnementale du train à grande vitesse. Le processus exigera beaucoup de collaboration et de coordination de la part de tous les gouvernements en cause. Chacun d'eux participe à l'étude de faisabilité annoncée récemment. Le Comité estime que cette étude leur offre l'occasion d'établir les principes directeurs et les paramètres d'un processus plus vaste d'évaluation environnementale. Le Comité croit en outre que l'occasion s'offre aussi au gouvernement fédéral de prendre les devants pour faciliter et coordonner le processus d'évaluation environnementale qu'exigera tout projet de train à grande vitesse dans le corridor. Par conséquent, le Comité recommande :

C'est en tout cas ce qui s'est produit en Europe. Et, dans le second cas, le processus même d'évaluation environnementale serait plus long, plus complexe et plus coûteux. Il est même possible que, si sa viabilité dépend de l'aménagement d'une nouvelle emprise sur de grandes distances, une forte opposition des écologistes mette le projet en péril.

Que le gouvernement fédéral soit prêt à établir le régime législatif et réglementaire approprié pour le financement, la planification, la conception, la construction et l'exploitation de toute ligne à grande vitesse au Canada.

4. L'exploitant du service à grande vitesse : secteur public ou secteur privé?

D'aucuns se sont demandé, au cours des audiences, qui devrait gérer et exploiter la ligne à grande vitesse dans le corridor. En Europe, tous les services de cette nature sont exploités par des sociétés d'État qui ont pour mandat de faire des profits. La société VIA Rail a indiqué au Comité qu'elle était intéressée à exploiter les lignes à grande vitesse au Canada. Sur l'ensemble de ses revenus, 60 % proviennent des services qu'elle assure dans le corridor et, si cette clientèle passait chez un autre exploitant, VIA Rail serait en grave difficulté. En outre, la seule façon pour le système ferroviaire national de maximiser les économies, l'efficacité et le service aux passagers, consisterait à intégrer le train à grande vitesse et le service classique. Les profits escomptés du trafic à grande vitesse réduiraient la subvention totale versée à VIA Rail, et le service assuré dans le corridor permettrait d'améliorer celui de tout le réseau.

Il est indubitable qu'il faudra attendre une dizaine d'années avant qu'une ligne à grande vitesse soit aménagée dans le corridor. Plusieurs témoins ont insisté sur la nécessité d'améliorer les services actuels de VIA Rail, non seulement parce que c'est déjà un mode de transport à la fois nécessaire et compétitif dans le corridor, mais aussi parce qu'il est d'une importance vitale de maintenir l'appui du public pour tout projet de ligne à grande vitesse éventuel. Les Européens ont encouragé une « culture du transport ferroviaire » qui est maintenant bien enracinée. C'est sur cette importante clientèle des trains classiques que repose tout le réseau ferroviaire à grande vitesse en Europe.

Le Comité estime qu'il faut s'efforcer d'améliorer le réseau national de VIA et de consolider ses services dans le corridor afin de préserver et de promouvoir une « culture du transport ferroviaire ». Le Comité se réjouit des dernières initiatives prises par VIA pour améliorer le temps de déplacement et augmenter la fréquence de ses départs sur les principaux trajets du corridor. Il faut que cette tendance se poursuive car la participation possible de VIA à tout projet de ligne à grande vitesse dépendra principalement de sa réputation et de sa capacité bien établie à assurer des services satisfaisants, fiables et concurrentiels dans le corridor. Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation n° 6

Que, si le gouvernement fédéral s'engage à investir dans un projet de ligne à grande vitesse, il désigne, dans le cadre d'un régime réglementaire et législatif général, VIA Rail comme l'exploitant du service ainsi que des services voyageurs ferroviaires classiques en dehors du corridor.

5. Considérations environnementales

Dans une large mesure, les répercussions environnementales du trafic à grande vitesse dépendent de la technologie choisie. Évidemment, si l'on s'en tient aux emprises existantes, l'incidence sera beaucoup moindre que si l'on aménage une voie spécialisée sur une nouvelle

Que le gouvernement fédéral fasse preuve du leadership nécessaire pour faciliter la détermination du tracé le plus approprié de la ligne à grande vitesse, et veille, grâce au pouvoir que lui confère le gouvernement en conseil en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, à préserver ce tracé pour l'avenir.

Au cours des audiences, d'aucuns ont demandé si, après une longue période de temps, l'infrastructure de la ligne à grande vitesse deviendrait propriété de l'État malgré de gros investissements privés dans le projet. Dans la loi adoptée récemment par l'État du Texas pour créer une régie des lignes à grande vitesse, une disposition stipule que l'infrastructure revient à l'État après 50 ans. Comme le succès d'une ligne à grande vitesse au Canada dépendra d'un apport de fonds publics, le Comité estime approprié que l'infrastructure redevienne la propriété de l'État après un certain temps. Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation n° 4

Que, dans toute entente conclue avec le secteur privé concernant une ligne à grande vitesse, le gouvernement fédéral pose comme condition à sa participation financière que l'infrastructure redevienne la propriété de l'État après une période donnée.

3. *Cadre législatif et réglementaire*

Notre visite en Europe nous a appris que la planification, le financement, la conception, la construction et le fonctionnement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse sont coûteux et compliqués, qu'ils prennent beaucoup de temps et qu'ils exigent, tout au long du processus, le leadership et la participation du gouvernement. Certaines entités administratives, comme l'Allemagne et la France, ont pu le faire sans adopter de mesures législatives spéciales. D'autres ont jugé nécessaire de créer, pour les projets de ligne à grande vitesse, un cadre législatif et réglementaire précis. La Suède, par exemple, a créé deux sociétés d'État, l'une chargée de construire et d'entretenir les infrastructures et installations ferroviaires nationales, l'autre chargée de la gestion et de l'exploitation des services ferroviaires classiques et à grande vitesse. L'État du Texas a récemment adopté une loi créant la régie des lignes à grande vitesse du Texas. En Grande-Bretagne, il faudra adopter une loi pour la construction et l'exploitation d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche. Les Australiens, enfin, jugeaient nécessaire d'établir un cadre législatif pour le projet de train à très grande vitesse.

La question qui se pose au Canada est de savoir si le cadre législatif et réglementaire actuel permet de régler les graves problèmes que suscite l'aménagement de tout projet de ligne à grande vitesse. Le financement, le processus d'étude environnementale, l'achat de terrains pour la nouvelle emprise, les pratiques ouvrières et les exigences de sécurité sont parmi les problèmes qui se poseront. Il est fort possible que la façon la plus rapide et efficace de les régler soit d'adopter une loi spéciale pour assurer la participation et la responsabilité de l'État. Il va de soi que, si c'est nécessaire pour l'aménagement d'une ligne à grande vitesse au Canada, le gouvernement fédéral doit être prêt à prendre l'initiative à cet égard. Par conséquent, le Comité recommande :

Le Comité croit que le gouvernement fédéral a un rôle essentiel à jouer dans la détermination du tracé d'une ligne à grande vitesse et dans tout processus de rationalisation des services marchandises. Une telle rationalisation pourrait comporter l'abandon de certaines sections de la voie et de l'emprise susceptibles d'être importantes pour la caractérisation du tracé qui convient le mieux à la ligne à grande vitesse. Le gouvernement fédéral peut apporter une aide considérable à tout projet futur de ligne à grande vitesse en protégeant ces sections, grâce à l'exercice du pouvoir que lui confère le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi nationale sur les transports*. Par conséquent, le Comité recommande :

Il semble que le CN et le CP envisagent de consolider le trafic ferroviaire dans le corridor afin de réduire les frais d'exploitation et d'accroître la productivité. Il pourrait, si les deux lignes partagent les mêmes voies, en résulter une voie et une emprise excédentaires que l'on pourrait réserver à la ligne à grande vitesse. Ce serait manifestement un énorme avantage pour la planification et l'aménagement d'une ligne à grande vitesse et les frais d'infrastructure en seraient fortement réduits.

b) Protection d'une emprise

Plusieurs témoins ont signalé que pour garder la porte ouverte à un train à grande vitesse déjà étudié en long et en large le tracé le plus approprié et l'aménagement le plus efficace du corridor. Le Comité croit toutefois que la réalisation d'une «étude sur la protection du corridor» destinée à déterminer le tracé qui répond aux exigences et offre la souplesse nécessaire pour un projet de ligne à grande vitesse devrait constituer l'une des tâches prioritaires du groupe chargé de l'étude de faisabilité gouvernement-provinces-industrie.

Le Comité a appris, en Suède et en Allemagne, que des trains à grande vitesse transportant des passagers et des trains de marchandises circulent sur les mêmes voies sans que le service voyageurs en souffre. Un débat sur la possibilité de faire la même chose dans le corridor s'est engagé au Canada. Plusieurs témoins ont affirmé que ce n'était tout simplement pas possible vu le poids, la longueur et la fréquence de nos trains de marchandises. Le Comité convient que tout train à grande vitesse devra circuler sur sa propre voie spécialisée.

a) Passagers ou marchandises

2. *Emprise protégée pour la ligne à grande vitesse de l'avenir*

interprovincial relève de sa compétence, le gouvernement fédéral est appelé à s'occuper de certains aspects, entre autres la responsabilité de l'emprise, l'établissement d'un régime législatif et réglementaire en matière de transport ferroviaire à grande vitesse, la coordination des changements à apporter aux pratiques ouvrières et les préoccupations environnementales. Voilà certaines des questions non financières à régler pour assurer la réussite de la ligne à grande vitesse au Canada. Le leadership et l'appui du gouvernement fédéral s'imposent donc à cet égard.

Le Comité croit que les gouvernements européens sont disposés à investir massivement dans les services de lignes à grande vitesse principalement en raison des possibilités de développement industriel de pointe et des avantages en matière d'exportation qu'offrent de tels projets. Le Comité reconnaît qu'il s'agit là d'un argument propre à inciter le gouvernement à investir.

ABB et Bombardier ont toutes les deux signalé les avantages industriels considérables qui découleraient d'un projet de ligne à grande vitesse. Comme le contenu canadien serait très élevé pour l'une et l'autre technologie, le niveau de transfert des techniques serait appréciable. Bombardier a même laissé entendre que des transferts de cet ordre pourraient faire du Canada un centre d'excellence pour le transport ferroviaire à grande vitesse. Il y aurait en outre de fortes possibilités d'exportation, surtout en Amérique du Nord, en particulier si le projet canadien était le premier du genre.

Bien que ces avantages industriels, et notamment l'effet d'entraînement qui revient au premier, paraissent attrayants, ils sont extrêmement difficiles à quantifier avec certitude. Le groupe de travail Ontario-Québec n'a pas analysé la question en détails. Au cours des audiences, plusieurs témoins ont souligné que le débat doit rester ciblé non pas sur la promotion des technologies rivales, mais bien sur les besoins et les exigences des voyageurs. Tout projet de ligne à grande vitesse doit répondre aux impératifs du marché et pas à ceux de la technologie. Quoi qu'il en soit, le Comité est d'avis que les avantages industriels et les possibilités d'exportation pourraient nettement inciter le gouvernement à investir dans un projet de ligne à grande vitesse. Il faudrait s'efforcer, dans le cadre de la prochaine étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie, de déterminer et de quantifier, aussi précisément que possible, les avantages sur le plan manufacturier et les possibilités d'exportation qui découleraient d'un projet de ligne à grande vitesse. Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation n° 2

Que le gouvernement fédéral s'assure que l'étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie détermine et analyse les transferts technologiques et les perspectives de développement industriel et d'exportation qu'offre chacune des technologies de ligne à grande vitesse proposées pour l'économie canadienne.

Le Comité aimerait faire une dernière remarque à propos de cette recommandation. Certains témoins ont parlé favorablement du projet australien de train à très grande vitesse. Fait intéressant à signaler, en août dernier, le gouvernement australien a refusé d'accorder un allègement fiscal spécial à ce projet. Il s'agissait d'aménager une voie spécialisée pour une ligne à grande vitesse sur une nouvelle emprise reliant Sydney, Canberra et Melbourne sur une distance de 850 kilomètres. Le gouvernement a jugé que les politiques en matière de transport et les considérations générales d'intérêt national ne justifiaient pas un traitement fiscal particulier. Il a toutefois indiqué être disposé à faire de son mieux pour faciliter le projet selon les processus normaux.

Même si la principale décision du gouvernement fédéral dans ce domaine portera sur l'opportunité d'investir dans un projet de ligne à grande vitesse, il doit se pencher, outre la question du financement, sur d'autres questions importantes. Comme le transport ferroviaire

financement public, elle ne répondra pas à la question de savoir si le gouvernement fédéral devrait effectivement investir dans le transport à grande vitesse. C'est pourquoi, convaincu qu'elle arrive à point nommé, le Comité a décidé de réaliser la présente étude.

Il est apparu clairement au Comité que les gouvernements européens, reconnaissant que le secteur privé ne peut financer entièrement les projets de ligne à grande vitesse, sont prêts à consacrer eux-mêmes d'énormes sommes d'argent. En effet, les technologies de pointe sont fort dispendieuses. Comme on l'a mentionné, si la modernisation des voies existantes nécessite des investissements substantiels, la technologie des voies spécialisées coûte encore beaucoup plus cher.

Il va de soi que la situation sera la même au Canada — il est clair que des fonds publics devront être consacrés à tout projet de ligne à grande vitesse. Le Comité reconnaît que l'Ontario et le Québec auront un intérêt direct et considérable, ainsi qu'un rôle important à jouer, dans tout projet de ligne à grande vitesse sur ce corridor. Le Comité s'attend en fait à ce que ces deux provinces soient disposées à financer un tel projet.

Il est évident qu'aucun gouvernement ne peut justifier une contribution financière aux lignes à grande vitesse par des considérations purement commerciales; le rendement de l'investissement serait trop minime. On doit donc démontrer qu'une telle contribution est dans l'intérêt du public. Comme l'a signalé un témoin, l'avantage que le gouvernement en retire ne doit faire aucun doute.

L'importance de cet avantage dépend, dans une large mesure, d'un élément clé, à savoir les changements d'habitude en faveur de la ligne à grande vitesse. Il s'agit de déterminer si la ligne à grande vitesse peut inciter ou incitera une clientèle suffisamment importante à abandonner les autres modes de transport pour assurer au public des avantages tangibles, entre autres la diminution de la pollution atmosphérique, des autoroutes plus sûres, et des économies au chapitre des dépenses publiques consacrées aux infrastructures aéroportuaires et routières. Selon le Comité, les preuves présentées jusqu'à présent indiquent que les lignes à grande vitesse ne sont pas en mesure d'attirer une clientèle suffisante permettant de réaliser des économies externes importantes. Le Comité estime qu'il faut des arguments très solides pour inciter le gouvernement fédéral à investir dans un projet de ligne à grande vitesse. Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation n° 1

Que le gouvernement fédéral ne prenne aucun engagement financier envers l'aménagement d'une ligne à grande vitesse dans le corridor pour l'instant, mais envisage de financer un tel projet seulement lorsqu'il aura été clairement établi qu'un tel projet offrira des avantages socio-économiques importants et tangibles, dans l'intérêt public.

Même si le Comité est d'avis qu'un projet de ligne à grande vitesse au Canada doit être axé sur le marché, il reconnaît que d'autres raisons peuvent inciter le gouvernement à se prononcer en faveur d'un tel projet et à y investir, comme par exemple, la nécessité de stimuler l'économie canadienne grâce à un important projet de travaux publics.

Le Comité est bien conscient que l'étude de faisabilité conjointe qui vient d'être annoncée pourrait fournir de l'information pertinente, en particulier sur le niveau de la demande, et d'autres données susceptibles de faciliter la décision du gouvernement. Toutefois, s'il est vrai que l'étude peut mieux définir les paramètres d'un éventuel

Le Comité a entrepris cette étude principalement parce qu'il jugeait essentiel d'examiner la question fondamentale de l'intérêt public dans l'ensemble du débat sur le train à grande vitesse au Canada. Cette question est celle du rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral dans un tel projet. Autrement dit, le gouvernement fédéral devrait-il simplement assumer un rôle de chef de file et de soutien, ou devrait-il également s'engager à fond sur le plan financier, comme c'est le cas en Europe?

1. *La participation du fédéral*

E. Le rôle du gouvernement fédéral

Envisagé sous cet angle, le transport ferroviaire à grande vitesse ne paraît pas, d'emblée, aussi inoffensif pour l'environnement que ne le croient ses partisans. Ce n'est, en réalité, que dans la mesure où les gens délaissent massivement leur automobile en faveur de ce service qu'il en résulte d'importants dividendes pour l'environnement. Le Comité croit donc qu'on doit faire preuve d'une grande circonspection avant d'invoquer la protection de l'environnement comme argument majeur pour justifier une ligne à grande vitesse au Canada.

On considère généralement que, tout compte fait, les trains à grande vitesse sont sans danger pour l'environnement. Il y a certes des éléments dommageables, notamment dans le cas d'une emprise ferroviaire entièrement nouvelle, ainsi que le problème du bruit, en particulier dans les zones urbaines. Par contre, si on le compare à l'avion et à la voiture, ce mode de transport consomme beaucoup moins d'énergie, réduit la pollution atmosphérique et est plus sécuritaire. De toute évidence, les avantages l'emportent sur les inconvénients et sont certainement dans l'intérêt du public. Mais ces avantages ne seront tangibles que dans la mesure où un grand nombre de gens décideront d'abandonner leur automobile en faveur du service à grande vitesse. Comme nous l'avons déjà mentionné, cela ne semble pas s'être produit en Europe et, d'après l'analyse du Groupe de travail Ontario-Québec, cela est peu susceptible de se produire dans le corridor.

3. *L'environnement et les trains à grande vitesse*

Quoi qu'il en soit, il existe à l'heure actuelle une forte concurrence dans le corridor, et le gouvernement devrait créer une distorsion en intervenant pour forcer les gens à abandonner leur voiture. Le Comité ne voudrait certainement pas qu'on agisse ainsi pour justifier la construction d'un train à grande vitesse. En dernière analyse, seuls des frais d'achat et d'entretien élevés et la congestion des autoroutes peuvent réduire l'énorme avance dont jouit le transport automobile par rapport aux autres modes de transport dans le corridor.

d'autres les qualifient de «pénalités».

En Europe, on a cherché dans une certaine mesure à limiter la concurrence dans les corridors de lignes à grande vitesse, afin de provoquer artificiellement un abandon de l'automobile. À cette fin, on a eu recours au péage et augmenté les taxes sur l'essence et les frais d'immatriculation des véhicules. D'aucuns appellent ces mesures des «stimulants»,

b) La réglementation de la concurrence

Le Comité s'est laissé dire, à Ottawa, que les tarifs de la ligne à grande vitesse dans le corridor ne seraient vraisemblablement pas beaucoup moins élevés que les tarifs aériens actuels. Bombardier a toutefois donné à entendre que le tarif ferroviaire dans le corridor ne dépasserait pas, au départ, 60 % du tarif aérien en classe économique. En se fondant sur l'expérience de l'Europe, le Comité voit difficilement comment les tarifs d'une ligne à grande vitesse pourraient être sensiblement moindres, surtout si ce mode de transport arrive à capter une part importante de la clientèle aérienne. Il va de soi, dans ce cas, que la ligne à grande vitesse n'attirera pas beaucoup d'automobilistes.

Les résultats obtenus jusqu'ici en Europe ne sont pas très encourageants. Le tarif du TGV Paris-Lyon, par exemple, se situe actuellement à environ 80 % du tarif aérien et on laisse entendre que, dès que le TGV aura réussi à attirer une grande part du trafic aérien, le tarif augmentera de façon à maximiser le rendement. Sur la liaison ferroviaire Stockholm-Göteborg, le train coûte à peine moins cher que l'avion.

Chacun convient que, pour l'avenir prévisible, les Canadiens continueront de privilégier l'automobile. Ce mode de transport est bien enraciné et la ligne à grande vitesse aura fort à faire pour arriver à concurrencer l'automobile. Pour avoir une chance de réussir, il faudra offrir des tarifs abordables et, pour l'automobiliste, comparativement attrayants.

a) La concurrence de l'automobile

2. Concurrence et liaison ferroviaire à grande vitesse

Le Comité note que le Groupe de travail Ontario-Québec a reconnu l'importance fondamentale du changement des habitudes en matière de transport pour l'avenir du transport ferroviaire à grande vitesse dans le corridor. Une de ses principales recommandations porte même sur une vaste étude visant à cerner la demande et les besoins et à tenter de voir ce qui motive les gens à changer de mode de transport. Il sera difficile de le déterminer avec un minimum de certitude. Le Comité estime que l'étude de faisabilité de la ligne à grande vitesse réalisée conjointement par le fédéral, les provinces et le secteur industriel qui a été annoncée récemment doit en faire une question prioritaire.

quantifier dans le meilleur des cas, à moins d'y retourner une part sensible du trafic routier et aérien. Rien n'indique pour l'instant que la ligne à grande vitesse attirerait un nombre élevé de gens qui voyagent en automobile et en avion, réduirait ainsi la pollution atmosphérique et entraînerait des économies en permettant d'éviter ou de reporter des travaux d'infrastructure routière.

Il est clair aux yeux du Comité que la ligne à grande vitesse n'offre pas ces grands avantages socio-économiques (la réduction de la pollution atmosphérique, la possibilité de reporter ou d'éviter les coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien des autoroutes et des aéroports, la diminution des coûts qu'entraînent les accidents de la route), difficiles à

La conclusion du Groupe de travail à l'égard de la circulation automobile est qu'une ligne ferroviaire à grande vitesse réduirait un peu le trafic routier dans le corridor. La réduction ne serait certainement pas assez forte cependant pour avoir une incidence sur les coûts d'entretien des routes dans le corridor, ni sur les dépenses publiques pour la réfection et l'expansion du réseau. Le Groupe est arrivé à la même conclusion concernant l'infrastructure aéroportuaire. La faible réduction du trafic aérien par rapport au nombre total d'envolées ne permettrait ni de reporter ni d'éviter les dépenses publiques qu'exige cette infrastructure. Plusieurs témoins ont reconnu, par exemple, qu'une ligne à grande vitesse n'aurait pas d'incidence sur les projets d'expansion de l'aéroport international de Toronto.

Ce que le Comité a appris au sujet des changements d'habitude au cours de son voyage en Europe a été confirmé lors des audiences tenues à Ottawa. Le Groupe de travail Ontario-Québec sur le train à grande vitesse est arrivé à la conclusion qu'il n'aurait qu'un faible impact sur les transporteurs aériens et, par rapport au trafic total dans les aéroports qui se trouvent le long du tracé (y compris les vols en direction ou en provenance d'autres villes), la réduction prévue est faible. Le Groupe de travail estime par ailleurs que la ligne à grande vitesse n'aura pas d'incidence négative sur les autocars qui pourraient même, si tous les services ferroviaires traditionnels étaient supprimés, accroître leur part du marché.

Le marché cible en Europe pour les lignes à grande vitesse est, comme le Comité l'a signalé, les gens d'affaires bien nantis qui se déplacent en avion. Il semble que, pour être rentables, les lignes à grande vitesse doivent capter une part élevée de ce marché. D'autre part, le but des lignes à grande vitesse, a-t-on laissé entendre, était d'éliminer la concurrence aérienne afin d'établir des tarifs qui se rapprochent de ceux des lignes aériennes.

Le Comité a appris en Europe, comme nous l'avons mentionné, que la clientèle d'une ligne à grande vitesse se divise en trois catégories : la clientèle suscitée par le nouveau service, celle qui a délaissé l'avion et celle qui a délaissé l'automobile. Le gros de la clientèle nouvelle est suscitée par le nouveau service, suivie des gens qui le préférèrent aux services aériens et, dans une moindre mesure, à l'automobile. L'abandon de la voiture ne fera, nous a-t-on indiqué, que réduire le taux de croissance de la circulation routière sur les grands axes des lignes à grande vitesse. Bien que plus de personnes aient abandonné l'avion en faveur du train, l'impact sur la réduction du trafic aérien total est, lui aussi, négligeable.

C'est clairement, pour décider s'il y a lieu d'engager des fonds publics pour l'aménagement d'une ligne ferroviaire à grande vitesse dans le corridor, un élément crucial du problème. Voilà pourquoi le Comité a attaché beaucoup d'attention, pendant son voyage en Europe et les audiences à Ottawa, aux changements d'habitude en matière de transport.

d'accroître la sécurité routière. Cela permettrait en outre d'au moins reporter, sinon de réduire ou d'éviter, de fortes dépenses publiques pour améliorer l'infrastructure routière ou aéroportuaire au Canada.

On s'imaginerait souvent que l'aménagement d'une ligne à grande vitesse au Canada aura de grands avantages socio-économiques parce qu'un nombre élevé de personnes abandonneront l'avion et l'automobile (de loin le moyen de transport le plus pollueur) en faveur du train. Cela aurait comme conséquence de réduire la pollution de l'air, de décongestionner les aéroports et les routes, de diminuer la consommation d'énergie et

1. *Le mythe du «transfuge»*

D. Changements d'habitude et ligne à grande vitesse

Le Comité a appris qu'il y a environ mille passages à niveau dans le corridor Québec-Windsor. Pour qu'un train à grande vitesse atteigne sa vitesse de pointe il faudra éliminer un grand nombre par divers moyens comme des viaducs, des déviations, la fermeture de routes et l'aménagement de passages protégés. Ces derniers, beaucoup moins coûteux que les viaducs, posent toutefois un problème de sécurité majeur. Le comité a trouvé intéressante la technique utilisée en Suède, sur la ligne à grande vitesse Stockholm-Göteborg, où des détecteurs, qui contrôlent la vitesse des trains et les ralentissent lorsqu'il y a quelque chose sur la voie ou les arrêtent au besoin, se conjuguent aux barrières automatiques qui couvrent toute la largeur de la route. Il est fort possible que cette technique puisse servir dans le corridor pour assurer à moindres frais le niveau élevé de sécurité requis pour le service à grande vitesse.

Comme nous l'avons mentionné, les deux technologies sont en exploitation en Europe et présentent une bonne fiche de sécurité. Il ne fait pas de doute que, comme la sécurité est prioritaire dans le transport des personnes, c'est pour elles un atout majeur.

5. *La sécurité*

Le Comité a pu constater que les deux technologies fonctionnent bien en Europe. Ce qui l'inquiète c'est de savoir si elles fonctionneraient aussi bien pendant nos hivers beaucoup plus rigoureux, et notamment pendant les périodes prolongées de grands froids. Le rapport du Groupe de travail Ontario-Québec invite à la prudence à cet égard. Le Comité, qui juge nécessaire de soumettre les deux technologies à des essais considérables (même si le X-2000 et le TGV sont exploités dans des conditions hivernales, quoique moins rigoureuses qu'au Canada) avant de faire un choix, s'en fait l'écho.

4. *Exploitation en hiver*

personnes rémunérées non pas à l'heure, mais à la distance parcourue. Il s'ensuit que les coûts de main-d'œuvre sont sensiblement moindres en Europe qu'ils ne le sont pour VIA Rail. Le Comité s'est fait dire qu'il serait absolument essentiel pour assurer la viabilité commerciale d'un service à grande vitesse de minimiser les coûts de main-d'œuvre. Le Comité convient qu'il faudrait, pour l'exploitation des trains à grande vitesse au Canada, modifier les pratiques

ouvrières actuelles.

1. La vitesse contre la durée du trajet

Le Comité a appris en Europe que la vitesse coûte cher. Pour dépasser 270 km/h, il faut une voie spécialisée. La durée du trajet, qui dépend davantage de la vitesse moyenne que de la vitesse de pointe, est toutefois ce qui compte le plus pour la viabilité d'une ligne ferroviaire à grande vitesse. Lorsque les gens prennent l'avion, par exemple, ils ne veulent pas savoir à quelle vitesse l'avion vole, mais bien combien de temps il faudra pour arriver à destination.

Nombre de personnes ont fait ressortir au Comité que pour assurer la viabilité d'une ligne à grande vitesse, il ne faut pas dépasser, comme durée de parcours, un seuil de trois heures. Si le nombre de passagers augmente dès que le temps de parcours est inférieur à trois heures, l'inverse est aussi vrai. La question fondamentale qui se pose toujours pour une ligne à grande vitesse est de savoir jusqu'à quel point il vaut la peine d'améliorer l'infrastructure pour réduire un peu le temps de parcours. L'augmentation du nombre de passagers justifie-t-elle une forte hausse des frais d'infrastructure?

Ce qui saute aux yeux dans le choix des technologies envisagées pour le corridor c'est, malgré l'énorme différence dans les coûts d'infrastructure, qu'il n'y a pas beaucoup de différence dans le temps nécessaire pour faire le trajet Montréal-Ottawa-Toronto. D'après les estimations établies, la différence serait d'environ 2 milliards de dollars, ce qui équivaut à 66 millions de dollars par minute économisée. Devant une réalité exprimée de façon aussi frappante, le Comité a du mal à comprendre comment il serait possible de justifier un coût tellement plus élevé pour réaliser une si faible économie de temps, à moins bien entendu que les économies externes soient importantes.

2. Les considérations environnementales

D'après ce que le Comité a appris, il y aurait, sur le plan environnemental, une grande différence entre les deux technologies quant au processus d'évaluation, à l'impact et au coût. Un train exploité sur une voie classique améliorée n'aurait guère d'impact environnemental. Par contre, l'aménagement d'une voie spécialisée sur une emprise totalement nouvelle exigerait, pour apaiser les préoccupations écologiques, une étude environnementale complète qui prendrait beaucoup de temps et se traduirait par des hausses de coût.

Ce ne serait peut-être pas le cas au Canada parce que, d'après ce que le Comité a appris, les deux technologies feraient appel, dans la mesure du possible, à des emprises existantes. En plus d'en atténuer l'impact sur l'environnement, cela réduirait à n'en pas doubler, outre le temps nécessaire, la complexité et le coût de l'étude environnementale. Il demeure que plus il sera nécessaire d'aménager une nouvelle emprise, plus les coûts et l'impact sur l'environnement seront grands.

3. Les pratiques ouvrières

L'une des choses qui a impressionné les membres du Comité pendant leur séjour en Europe c'est qu'il n'y a qu'un conducteur aux commandes d'une rame à grande vitesse et qu'il est rémunéré à l'heure. Par contraste, les locomotives de VIA Rail sont conduites par deux

Le Groupe de travail reconnaît qu'une ligne à grande vitesse dans le corridor serait une amélioration souhaitable, mais non essentielle dans l'immédiat. Il admet que son étude était essentiellement une analyse de préféabilité, et n'a donc fondamentalement fait, dans cette optique, qu'une recommandation, à savoir qu'il y aurait lieu, avant de prendre une décision finale sur la ligne à grande vitesse, que les deux gouvernements provinciaux intéressés procèdent, de concert avec le gouvernement fédéral et le secteur privé, à des études et des évaluations plus poussées.

En réponse à la recommandation du Groupe de travail, les ministres fédéral, québécois et ontarien des Transports ont annoncé, le 1^{er} novembre 1991, qu'une étude de faisabilité d'une ligne à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor serait entreprise conjointement au coût de 6 millions de dollars. Quelques mois auparavant, Air Canada et CP Rail annonçaient une étude de commercialisation sur une ligne à grande vitesse dans le corridor. D'autre part, la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers indiquait dans son Rapport provisoire qu'elle examinerait, dans son rapport final, la question du transport ferroviaire à grande vitesse au Canada. La publication de tous ces rapports est attendue dans les deux années qui viennent.

C. Les choix technologiques

Les technologies envisagées actuellement pour la liaison ferroviaire à grande vitesse au Canada sont celles que le Comité a étudiées en Europe. Le train électrique roulerait soit sur une voie existante améliorée, soit sur une nouvelle voie qui lui serait réservée sur une emprise existante ou nouvelle. La sustentation magnétique (Maglev) est une technique qui offrira un jour une troisième option. Elle n'en est encore qu'à l'étape expérimentale cependant et une application commerciale ne semble pas pour demain. Plusieurs témoins ont même laissé entendre qu'il faut attendre encore de 15 à 20 ans.

La société Asea Brown Boveri (ABB) a proposé au Comité un système qui pourrait assurer la liaison Montréal-Ottawa-Toronto en trois heures avec le X-2000 («Sprinter») suédois; le train roulerait, à une vitesse maximale de 250 km/h, sur une voie existante améliorée et électrifiée. Dans l'optique d'ABB, le «Sprinter» serait exploité sur une voie existante exclusive et ne transporterait que des passagers. La société estime à 3,8 milliards de dollars, infrastructure et matériel compris, le coût d'aménagement total du corridor Québec-Windsor, et à 1,8 milliard de dollars celui du tronçon Montréal-Ottawa-Toronto.

Bombardier propose la technologie du TGV qui peut atteindre, sur une voie électrifiée qui lui est réservée une vitesse maximale de 300 à 350 km/h, et ferait le trajet Montréal-Ottawa-Toronto en 2 heures 30 minutes environ. Bombardier envisage la construction d'une nouvelle voie spécialisée et accepte les chiffres du Groupe de travail Ontario-Québec qui estime le coût en infrastructure et matériel à 7,1 milliards de dollars pour l'ensemble du corridor et à 3,8 milliards de dollars pour le tronçon Montréal-Ottawa-Toronto.

III. Le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada

A. Le corridor Québec-Windsor

Le Comité a appris en Europe que la longueur des corridors actuels de lignes à grande vitesse se situe en général entre 200 et 550 km. Sur les distances de plus de 600 km, les lignes à grande vitesse ne peuvent pas concurrencer l'avion. D'autre part, ces lignes desservent deux grandes villes entre lesquelles il y a beaucoup de déplacements et ne sont en concurrence qu'avec l'avion et l'automobile vu l'absence de réseaux d'autocars interurbains comparables à ceux qui existent en Amérique du Nord. Signalons aussi que le train traditionnel était déjà populaire sur ces liaisons avant l'introduction des lignes à grande vitesse.

Le corridor Québec-Windsor, où environ la moitié de la population du pays est concentrée, est long de 1215 km. C'est beaucoup plus que les lignes à grande vitesse européennes actuelles, mais la portion centrale Montréal-Ottawa-Toronto, est d'environ 580 km, soit à la limite supérieure des couloirs européens qui sont exploités avec succès.

Ce corridor est bien desservi par des modes publics et privés de transport. Les liaisons par avion, train et autocar sont fréquentes et fiables, et le réseau routier est excellent. La déréglementation a entraîné une importante concurrence entre ces modes de transport dans le corridor. Le transport par autocar continue toutefois d'être réglementé sur ce corridor, et par conséquent certains parcours interurbains font l'objet de monopoles.

Des quelque 95 millions de voyages effectués dans ce corridor en 1987, 89,9 % l'ont été en automobile, 3,7 % en autocar, 3,6 % en train et 2,8 % en avion. La dominance de l'automobile comme moyen de transport interurbain est manifeste. La situation est tout autre sur les couloirs européens où les déplacements interurbains se font traditionnellement par train.

B. Les études canadiennes

L'étude réalisée par VIA Rail en 1989 et le rapport du Groupe de travail Ontario-Québec sur le train rapide rendu public en 1991 constituent les deux principales études canadiennes et aussi les plus complètes. Leurs auteurs arrivent à la conclusion qu'une ligne à grande vitesse serait réalisable sur le plan technique, et viable sur le plan commercial, mais qu'il faudrait pour aménager les infrastructures une aide gouvernementale considérable. L'étude du Groupe de travail fait même observer que, pour attirer des investissements privés suffisants pour une ligne ferroviaire à grande vitesse, le scénario le plus optimiste exige un apport gouvernemental d'au moins 50 %. Des scénarios plus conservateurs situent le niveau d'investissement gouvernemental à 80 % et plus.

les Européens semblent viser la clientèle des compagnies aériennes et non les automobilistes. Quoi qu'il en soit, on a assuré au Comité que l'on était de plus en plus sensibilisé à cette question et que les automobilistes allaient faire l'objet d'efforts plus soutenus. De plus, il importe de signaler que les Européens se sont concentrés davantage sur la clientèle des sociétés aériennes en raison de la congestion de plus en plus grande de leurs couloirs aériens, et des problèmes de contrôle de la circulation aérienne, des retards et des coûts qui l'accompagnent.

En ce qui concerne la pollution par le bruit, le Comité a appris que les trains à grande vitesse n'étaient pas tellement plus bruyants que les trains conventionnels. Toutefois, les Européens sont très conscients de cette question. D'ailleurs, dans certaines régions, il faut installer des dispositifs antibruit sur les lignes à grande vitesse. Ces mesures augmentent les coûts de l'infrastructure, mais sont considérées essentielles par les Européens.

L'utilisation et l'achat des terres deviendront probablement des enjeux importants si l'on opte pour la nouvelle technologie des voies spécialisées. Les chemins de fer de Belgique, qui sont en train d'adopter la technologie du TGV, ont indiqué au Comité la vive opposition manifestée par les écologistes à l'aménagement d'une nouvelle emprise de chemin de fer. En fait, cette opposition a été si efficace que dans certaines régions, la société ferroviaire a dû utiliser l'emprise existante pour la nouvelle ligne, ce qui est définitivement un pis-aller, comparativement à un corridor entièrement spécialisé, au plan de la rapidité et du rendement. En Allemagne, la société de chemins de fer a reçu 10 000 lettres de protestation à la construction de la nouvelle ligne entre Mannheim et Stuttgart et au moins 400 demandes d'indemnisation n'ont toujours pas été réglées. L'Allemagne a donc encouru des dépenses de capital beaucoup plus considérables qu'il n'était nécessaire sur le plan technique pour satisfaire aux préoccupations environnementales. En fait, les pressions des écologistes l'ont obligée à construire une bonne partie de cette ligne dans un tunnel ou sous terre.

De même, la France a dû faire passer une bonne partie de la ligne Paris-Angers dans un tunnel. C'est toutefois l'expérience britannique qui offre sans doute l'exemple classique de la dimension environnementale avec laquelle doivent composer les projets de lignes à grande vitesse. En effet, le gouvernement britannique s'est vu obligé d'abandonner le trajet direct le plus court pour son service dans l'Euro tunnel en faveur d'un parcours plus long et indirect quoique plus acceptable sur le plan environnemental.

Le Comité a pu constater que, même si les lignes à grande vitesse contribuent à protéger l'environnement, il est difficile d'en déterminer les avantages précis à cet égard si l'on considère l'ensemble de l'équation environnementale. L'expérience européenne jusqu'à présent n'a donc pas réussi à montrer clairement que les lignes à grande vitesse présentent d'importants avantages sur le plan environnemental. Les Européens n'en espèrent pas moins que les lignes à grande vitesse s'avéreront un atout important sur le plan environnemental au fur et à mesure que les autoroutes et les voies aériennes deviendront de plus en plus congestionnées. Chose certaine, la portée et l'importance de cet avantage socio-économique méritent un examen attentif dans le cadre de tout projet de train à grande vitesse.

source de revenus importants, est absolument essentielle à la rentabilité du service. C'est pourquoi le train à grande vitesse compte s'emparer d'une partie aussi importante que possible du marché des gens d'affaires. Néanmoins, on a également affirmé que l'on encourageait les touristes et la famille à se prévaloir de ces services en faisant la publicité de tarifs spéciaux (assujettis à certaines conditions) et d'aubaines en dehors des périodes de pointe.

Même si la concurrence entre le train à grande vitesse et l'avion est acharnée, le Comité a constaté avec intérêt qu'on déploie par ailleurs de réels efforts pour coordonner et corréler les deux modes de transport. En Allemagne, un certain nombre de trains interurbains, y compris le ICE, se rendent à l'aéroport de Francfort, et Lufthansa loue des trains qui amènent des passagers de toute l'Allemagne à cet aéroport. Le Comité a appris que Lufthansa tenait à coopérer avec les chemins de fer allemands dans le domaine du service à grande vitesse et comptait abandonner certains trajets intérieurs. En France, la SNCF prévoit de relier le TGV à l'aéroport international de Roissy et à l'aéroport de Lyon. Ces deux nouvelles lignes se trouveraient à faire partie de l'ensemble du réseau du TGV et par conséquent le train et l'avion se fourniraient mutuellement des clients de toute la France.

Assurément, lorsqu'il s'agit de concurrence, le Comité reconnaît que les lignes européennes à grande vitesse sont un bon produit. Il a été impressionné par la rapidité, le confort et le rendement des deux technologies. Il a également été impressionné par les gares ferroviaires. Elles assurent toute une gamme de services, on y trouve même des supermarchés; ce sont des plaques tournantes très efficaces et dynamiques pour différents modes de transport, qu'il s'agisse du train, de l'autobus, du métro ou du taxi. Elles sont véritablement le pivot du transport dans les villes européennes et sont un modèle pour le reste du monde.

D. Les considérations environnementales

On avance souvent l'argument selon lequel le service à grande vitesse est respectueux de l'environnement et qu'il présente donc un avantage socio-économique. Compte tenu de la grande importance que revêtent les préoccupations environnementales aujourd'hui, c'est sur cet aspect que le Comité a décidé de se concentrer lors de sa visite en Europe.

D'après certaines études, les lignes à grande vitesse ont un meilleur rendement énergétique et polluent moins que les voitures ou les avions. Cependant, le Comité tenait particulièrement à savoir dans quelle mesure l'adoption de cette technologie avait contribué à réduire la pollution atmosphérique, c'est-à-dire à persuader les automobilistes d'opter pour le train à grande vitesse lors de leurs déplacements d'une ville à l'autre. On lui a indiqué que peu d'études et d'analyses détaillées avaient été faites sur cette question. Les résultats dont on dispose ne sont pas très encourageants puisqu'ils indiquent, au mieux, qu'à l'heure actuelle le service à grande vitesse est probablement en train de réduire légèrement le taux de croissance du trafic automobile.

En fait, la CEB vient de terminer une étude qui indique que les services interurbains du train à grande vitesse n'entraîneront probablement qu'une faible réduction du trafic interurbain actuel sur les autoroutes. Cette constatation est sans doute attribuable au fait que

Il importe toutefois de signaler que si la concurrence est encouragée, elle s'exerce néanmoins au sein d'un marché extrêmement réglementé. Tous les gouvernements réglementent les tarifs aériens sur leur territoire et les tarifs des lignes à grande vitesse. La France s'assure par ailleurs qu'il existe un écart de prix « approprié » entre les tarifs aériens et ferroviaires sur les trajets du TGV. En ce qui concerne les lignes aériennes, l'adoption, cette année, d'une politique de libéralisation des services aériens européens, modifiera probablement la situation.

Le Comité a examiné de près l'augmentation de clientèle attribuable au service à grande vitesse et la provenance de cette nouvelle clientèle. La nouvelle clientèle se répartit en trois catégories : la clientèle qui a délaissé l'avion, celle qui a délaissé l'automobile et la clientèle attirée par l'introduction du nouveau service. Les meilleures statistiques dont on dispose sont celles fournies par la France pour le TGV du Sud-Est parce qu'il fonctionne depuis dix ans. Depuis l'introduction du TGV, la clientèle a doublé sur la ligne Paris-Lyon. Trente-cinq pour cent de cette nouvelle clientèle utilisait auparavant l'avion, vingt pour cent l'automobile et quarante-cinq pour cent a été attirée par ce nouveau service. La France considère que la clientèle ainsi créée est beaucoup plus importante que celle qui provient des deux modes de transport concurrents.

On a également fait remarquer une reprise du trafic aérien sur la ligne Paris-Lyon, accompagnée d'une augmentation de la circulation automobile, en 1985. Les responsables du TGV attribuent cette situation en partie au fait que les lignes à grande vitesse fonctionnaient à pleine capacité à l'époque. Ils prévoient d'accroître cette capacité en achetant du nouveau matériel de manière, espèrent-ils, à inciter les voyageurs à délaisser l'automobile et l'avion en faveur du train. Il importe toutefois de souligner que l'impact général de l'abandon possible de l'automobile et de l'avion n'est pas important dans l'absolu et se traduira sans doute par une diminution du taux de croissance de la circulation automobile et aérienne sur ce parcours.

Depuis l'introduction du X-2000 en septembre 1990, les constatations initiales des chemins de fer suédois indiquent que 62 % de leurs nouveaux passagers ont délaissé l'avion (6 à 7 DC-9 ont effectué chaque jour des vols à vide sur ce parcours), 30 % ont été incités à utiliser le train et 8 % ont délaissé l'automobile. Les données statistiques allemandes, très préliminaires, indiquent que la clientèle du ICE a augmenté de 25 % et que sur les courtes distances la clientèle de gens d'affaires s'est accrue. Les représentants des chemins de fer de ces deux pays ont assuré au Comité qu'ils ont l'intention d'intensifier leurs efforts pour encourager les automobilistes à utiliser les services de lignes à grande vitesse. Ils espèrent constater une augmentation de cette clientèle, mais ils reconnaissent que l'abandon de l'automobile ne fera probablement que réduire le taux de croissance de la circulation automobile sur ces trajets.

Comme on l'a déjà indiqué, la compétitivité des lignes à grande vitesse par rapport aux autres modes de transport se joue sur le temps de déplacement, et non sur la vitesse. Le Comité a été frappé de constater que tous les services ferroviaires jusqu'à présent semblent vouloir concurrencer les lignes aériennes. La rapidité, le service et les temps de déplacement sont axés sur l'avion et plus particulièrement sur le marché lucratif des gens d'affaires, principale clientèle des sociétés aériennes. En fait, il semble que cette clientèle, qui est une

Dans les quatre pays que le Comité a visités, on a souligné que pour être rentables et concurrencer les autres modes de transport et notamment l'avion, les lignes à grande vitesse doivent atteindre des vitesses qui permettent des temps de déplacement d'environ trois heures sur des distances intermédiaires (400 à 500 kilomètres). Le gouvernement veut que les lignes à grande vitesse des sociétés de chemins de fer soient rentables. Il encourage donc ces dernières à commercialiser leurs services et à livrer une concurrence acharnée aux autres modes de transport. En Europe, cela signifie concurrencer l'avion et l'automobile, puisqu'il n'existe pas comme au Canada un système de transport interurbain par autobus.

C. La concurrence

Malgré le succès qu'a connu la France avec sa première ligne de TGV, le Comité n'a pu que constater qu'en Europe, les gouvernements ont joué et devront continuer de jouer un très grand rôle dans la réalisation des projets de lignes à grande vitesse, tant au niveau des orientations que du soutien financier. Le marché n'offre tout simplement pas un rendement suffisant pour attirer des fonds uniquement du secteur privé. De surcroît, il semble que les gouvernements européens acceptent cette situation et qu'ils sont prêts à donner la priorité aux lignes à grande vitesse, quitte à y consacrer tous les fonds nécessaires, car ils sont confiants de rallier leurs électeurs à la politique adoptée.

En Belgique, le Comité a été informé que des services de TGV seraient mis sur pied afin d'assurer des lignes à grande vitesse entre Londres, Amsterdam, Bruxelles, Paris et Cologne. Le gouvernement versera une importante somme afin d'aider à payer les coûts d'infrastructure qui se chiffreront à quelque trois milliards de dollars. Comme l'a souligné la Société belge des chemins de fer, il faut recourir aux subventions gouvernementales puisque le marché n'est pas assez important pour assurer au réseau de chemin de fer un rendement acceptable. En Suède, le Comité a su que, dans le cadre de la restructuration, le gouvernement a déjà payé et continuera de payer tous les coûts d'amélioration de l'infrastructure afin que le X-2000 offre des services améliorés et élargis.

Les membres du Comité ont cru constater que le gouvernement français était prêt à consacrer toutes les ressources financières nécessaires à l'établissement d'un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle de la France. Pour sa part, l'Allemagne a déjà investi des milliards de dollars dans une infrastructure de lignes à grande vitesse et elle investira encore davantage afin d'assurer la mise sur pied d'un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle du pays. Bien que le Comité ait été impressionné, il faut comprendre que la géographie de l'Europe (par ex. la proximité des villes d'origine et de destination), la densité plus forte de population et l'encombrement important des autoroutes et des voies aériennes peuvent fort bien justifier cet investissement massif de fonds publics. Ces conditions n'existent pas dans la même mesure au Canada.

réaliser un taux de rendement acceptable. En outre, le Comité a appris que des villes plus petites et des régions moins peuplées exerçaient des pressions pour obtenir des services de TGV. De toute évidence, il sera difficile d'un point de vue politique de résister à ces pressions, ce qui signifiera certainement que l'Etat ou les administrations locales devront payer une partie de l'infrastructure.

Aucun des pays dans lesquels le Comité s'est rendu, sauf peut-être l'Allemagne, ne songeait à privatiser le service voyageurs ou le service marchandises. En Allemagne, on envisage la privatisation de certaines lignes de chemins de fer, mais à l'heure actuelle, la priorité est donnée à l'intégration des réseaux ferroviaires de l'Allemagne de l'Ouest et de l'Allemagne de l'Est, tâche importante dont l'exécution demandera un certain temps. Il convient de souligner que les Britanniques ont l'intention de privatiser certains tronçons du réseau britannique.

Dans tous ces pays, la politique du rail amorce un changement de cap. Encouragés et appuyés par la Communauté économique européenne (CEE), les gouvernements procèdent à une restructuration de leurs chemins de fer afin de les exploiter dans une perspective beaucoup plus commerciale. On demande maintenant aux gestionnaires des réseaux d'appliquer des principes de saine gestion et de viser à accroître la productivité, l'efficacité et, avec un peu de chance, la rentabilité du rail. Un des principaux objectifs de la restructuration est de mieux cerner le coût des services ferroviaires afin d'assurer plus de transparence et d'exactitude et de déterminer plus facilement les services subventionnés, l'ordre de grandeur des subventions, et les moyens qui s'offrent pour améliorer la situation.

Le Comité a jugé particulièrement intéressantes les mesures prises par le gouvernement suédois afin de mettre en application la nouvelle politique de viabilité commerciale. La Suède a en effet créé deux autorités distinctes : l'Administration nationale des chemins de fer suédois (SNRA) est chargée de l'entretien et de l'investissement dans l'infrastructure, tandis que la Société ferroviaire suédoise (SJ) est propriétaire des services voyageurs et des marchandises et des gares et en assure le fonctionnement. La SNRA reçoit des fonds du Parlement chaque année et impose des frais d'utilisation à la SJ. Celle-ci a pour mandat d'exploiter le réseau ferroviaire dans une optique commerciale et elle n'est nullement obligée d'offrir des lignes voyageurs non rentables. Si, toutefois, l'Etat exige qu'elle le fasse par obligation publique, il lui accorde alors une subvention.

Le Comité a constaté que dans tous les pays où il s'est rendu, des unités commerciales distinctes avaient été créées pour les services de lignes à grande vitesse. Ces unités doivent non seulement réaliser un bénéfice d'exploitation, mais aussi offrir un rendement suffisant afin de couvrir le coût en capital de l'infrastructure. C'est ce que les Français ont fait pour le parcours du TGV Sud-Est. Le gouvernement n'a rien versé pour l'infrastructure; toutefois, il a garanti les obligations de la SNCF (le taux d'intérêt s'en est trouvé légèrement réduit) qui ont servi à la financer et a subventionné la recherche et le développement de la technologie du TGV. La ligne a connu un immense succès sur le plan commercial et est devenu l'unité de comparaison de toutes les lignes à grande vitesse de l'Europe.

Il convient de souligner cependant que la SNCF a choisi cette ligne parmi toutes les autres en France pour son premier service de TGV parce qu'elle offrait les meilleures perspectives commerciales. Elle traverse la région la plus densément peuplée, relie les deux points ayant le plus d'intérêts communs (Paris-Lyon), et couvre une distance idéale (417 kilomètres). D'ailleurs, les Français ne sont pas certains de pouvoir rééditer ce succès. De fait, le Comité a pris bonne note que le deuxième train à grande vitesse, soit le TGV Atlantique (celui qu'a emprunté le Comité entre Paris et Angers), a nécessité une subvention directe du gouvernement de 30 % (soit environ 600 millions de dollars), sans quoi la SNCF n'aurait pu

Britanniques estiment de même qu'ils n'ont d'autre choix que de construire une ligne pour permettre au TGV d'emprunter le nouveau tunnel qui reliera l'Angleterre et la France. Ils devront dépenser à peu près 8 milliards de dollars pour construire environ 130 kilomètres de voie ferrée, dont une partie sous la Cité de Londres.

Le Comité a appris que le temps de trajet est d'une importance capitale lorsque l'on compare le rendement des deux technologies de lignes à grande vitesse et leur coût. En effet, dans la commercialisation des lignes à grande vitesse, paradoxalement, le facteur clé est le temps de déplacement, et non la vitesse.

La question se résume donc, pour les décideurs, à ceci : quelles sommes devrait-on consacrer à l'infrastructure pour augmenter la vitesse et réduire le temps de déplacement, et ces sommes en valent-elles la peine pour le voyageur ou l'intérêt national? Le Comité a pu constater qu'une économie de temps relativement faible, de l'ordre de 20 à 30 minutes, augmenterait considérablement le coût de l'infrastructure sur la même distance. Les Britanniques reconnaissent, par exemple, qu'une bonne part des énormes frais de 8 milliards de dollars envisagés ne servira qu'à réduire le temps de déplacement entre Londres et Paris d'au plus 30 minutes.

À Bruxelles, le Comité a appris que la CEE a élaboré un plan global pour la mise en place d'un réseau européen de lignes à grande vitesse. Le succès de la mise en place d'un tel réseau dépend de la coopération et de la participation de la France et de l'Allemagne. Cependant, les technologies de lignes à grande vitesse françaises et allemandes ne sont pas compatibles à l'heure actuelle. Cette question cruciale des technologies rivales devra être résolue avant qu'un véritable réseau européen de lignes à grande vitesse ne puisse se concrétiser. Il faudra mettre en oeuvre de grands efforts, d'intégration et d'uniformisation et de l'avis des membres du Comité, cela prendra un certain temps.

La sécurité est d'une supême importance dans le domaine du transport. À ce chapitre, le Comité a été informé que, jusqu'à ce jour, il n'y a pas eu d'accident lié à l'une ou l'autre des technologies. Depuis sa mise en place en 1981, le TGV Sud-Est n'a connu absolument aucun accident. Le Comité a pu apprendre que les deux technologies, en plus d'être sûres, ont un rendement égal ou supérieur aux normes qui avaient été établies; elles assurent un service fiable en tout confort, elles offrent des départs fréquents et les horaires sont respectés dans l'ensemble. Il reste toutefois une question à laquelle le Comité n'a pas eu de réponse, même si le X-2000 et le TGV fonctionnent dans des conditions hivernales semblables aux nôtres, mais nettement moins rigoureuses : quelle serait la performance de ces technologies dans les conditions difficiles que nous connaissons l'hiver, et particulièrement au cours de périodes prolongées de froid intense?

B. Le rôle des gouvernements

Tous les chemins de fer européens appartiennent à l'État. Tous ont reçu et, exception faite de certains services à grande vitesse, reçoivent toujours des subventions massives au chapitre des équipements et de l'exploitation. De plus, les gouvernements européens, de par l'établissement de leurs politiques et leurs engagements financiers, ont toujours accordé la priorité au transport des voyageurs, lui donnant plus d'importance qu'à celui des marchandises.

II. Les lignes à grande vitesse en Europe

A. Les technologies

Les Européens ont mis au point et exploient principalement deux technologies de lignes à grande vitesse. L'une consiste en la modernisation et l'électrification des voies existantes. Le X-2000 suédois est un bon exemple d'application de cette technologie. Ses bogies à essieux auto-orientés et son système actif d'inclinaison lui permettent d'accroître sa vitesse dans les courbes, tout en assurant le confort des voyageurs. L'autre technologie, qui permet des vitesses sensiblement plus élevées, consiste en l'installation de nouvelles voies électrifiées spécialisées. Le TGV français et l'ICE allemand sont de bons exemples de cette technologie : rames puissantes à accélération rapide à très grande vitesse dans des conditions de confort.

Il est devenu clair pour les membres du Comité qu'il y a des limites aux vitesses qui peuvent être atteintes sur les voies existantes, même modernisées. Les courbes, les passages à niveau et la combinaison de trafic voyageurs et de trafic marchandises imposent inévitablement des limites à la vitesse possible et créent des problèmes de capacité. Pour que les trains atteignent des vitesses maximales très élevées, il faut adopter la solution des nouvelles voies spécialisées; aucune autre solution n'est possible techniquement. L'ICE allemand constitue un bon exemple de cette réalité puisqu'il utilise des voies existantes modernisées ainsi que de nouvelles voies spécialisées. Sa vitesse maximale dépend de l'état des voies; les Allemands ont admis que pour atteindre des vitesses supérieures à 250 km/h, il fallait que le train se déplace sur de nouvelles voies spécialisées.

Le Comité a pu constater que les deux technologies sont coûteuses. Toutefois, la modernisation d'une infrastructure existante coûte manifestement beaucoup moins que la construction de nouvelles voies. Par exemple, la Suède a consacré 80 millions de dollars US à l'amélioration (principalement de la signalisation) des 452 kilomètres de voie que parcourt le X-2000 entre Stockholm et Göteborg. La Société des chemins de fer suédois a l'intention d'améliorer graduellement cette voie afin que le X-2000 puisse atteindre des vitesses plus élevées. Elle estime qu'il en aurait coûté 1,4 milliard de dollars US pour construire une nouvelle voie spécialisée sur le même parcours.

Par comparaison, les Français ont consacré 1,5 milliard de dollars US à la ligne TGV Sud-Est de 417 kilomètres qui relie Paris et Lyon, et les Allemands ont dépensé 8,4 milliards de dollars US pour aménager deux lignes nouvelles du ICE, couvrant un total de 406 kilomètres. Certes, le coût total des lignes à grande vitesse comprend le coût du nouveau matériel roulant, mais le comité a pu constater que le gros des fonds étaient consacrés à la nouvelle infrastructure. En fait, on peut affirmer qu'à cet égard la technologie et l'investissement visent principalement les rails, alors que dans le cas des voies existantes modernisées, la technologie et l'investissement touchent principalement les trains.

Le Comité a appris que dans certains cas, l'amélioration de l'infrastructure coûterait plus cher que la construction d'une nouvelle emprise spécialisée. Tel est le cas en Belgique, où la technologie du TGV a été adoptée pour les services de lignes à grande vitesse. Les

I. Introduction

Amorcée depuis une décennie au Canada, le débat sur le transport ferroviaire à grande vitesse s'est intensifié au cours des dernières années. Des projets de transport ferroviaire à grande vitesse ont en effet été envisagés pour le corridor Québec-Windsor et entre Edmonton et Calgary. Selon toute vraisemblance, le gouvernement devra jouer un rôle majeur dans toute entreprise de ligne à grande vitesse. Il reste à déterminer et à définir la portée et la nature de la participation du gouvernement fédéral dans tout projet de ce genre. Le Comité permanent des transports de la Chambre des communes estimait important à ce stade du débat d'examiner le rôle du gouvernement fédéral dans tout projet de transport ferroviaire à grande vitesse au Canada.

Ayant reçu, le 25 octobre 1991, l'autorisation de se rendre dans plusieurs pays européens afin d'y examiner tous les aspects des réseaux à grande vitesse offrant des services aux voyageurs, le Comité a eu de longs entretiens avec des représentants des gouvernements, des chemins de fer et de l'industrie de la Suède, de la Belgique, de l'Allemagne et de la France. Il a aussi eu l'occasion de voyager à bord du train à grande vitesse suédois X-2000, de Göteborg à Stockholm, du train à grande vitesse allemand, l'express interville (ICE), de Mannheim à Stuttgart et de Stuttgart à Francfort, et du train à grande vitesse français (TGV), de Paris à Angers.

À son retour d'Europe, le Comité a tenu des audiences publiques à Ottawa sur la possibilité d'aménager une ligne à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor. Le Comité a surtout porté son attention sur une question fondamentale d'intérêt public, à savoir le rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral dans le développement et la réalisation d'un tel projet.

Le Comité a entendu toute une série de témoins, dont des représentants de l'aviation commerciale, de l'industrie du chemin de fer, du secteur manufacturier du groupe de travail de l'Ontario et du Québec sur le train rapide, de groupes de consommateurs, de gouvernements municipaux, d'Amtrak et de l'*American High Speed Rail Association* afin de connaître leurs vues sur la question.

3.	Cadre législatif et réglementaire	21
4.	L'exploitant du service à grande vitesse : secteur public ou secteur privé?	22
5.	Considérations environnementales	22
6.	Une politique des transports multimodale	23

IV.	Conclusion	27
-----	------------------	----

V.	Résumé des observations, des constatations et des recommandations du Comité ..	29
A.	Observations et constatations résultant de sa visite en Europe	29
B.	Observations et constatations résultant des audiences tenues à Ottawa	29

RECOMMANDATIONS	31
-----------------------	----

ANNEXE A	33
----------------	----

ANNEXE B	37
----------------	----

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	39
--	----

Procès-verbaux	41
----------------------	----

Remerciements	v
Les membres du Comité permanent des transports	vii
I. Introduction	1
II. Les lignes à grande vitesse en Europe	3
A. Les technologies	3
B. Le rôle des gouvernements	4
C. La concurrence	6
D. Les considérations environnementales	8
III. Le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada	11
A. Le corridor Québec-Windsor	11
B. Les études canadiennes	11
C. Les choix technologiques	12
1. La vitesse contre la durée du trajet	13
2. Les considérations environnementales	13
3. Les pratiques ouvrières	13
4. Exploitation en hiver	14
5. La sécurité	14
D. Changements d'habitude et ligne à grande vitesse	14
1. Le mythe du «transfuge»	14
2. Concurrence et liaison ferroviaire à grande vitesse	16
a) La concurrence de l'automobile	16
b) La réglementation de la concurrence	16
3. L'environnement et les trains à grande vitesse	17
E. Le rôle du gouvernement fédéral	17
1. La participation du fédéral	17
2. Emprise protégée pour la ligne à grande vitesse de l'avenir	20
a) Passagers ou marchandises	20
b) Protection d'une emprise	20

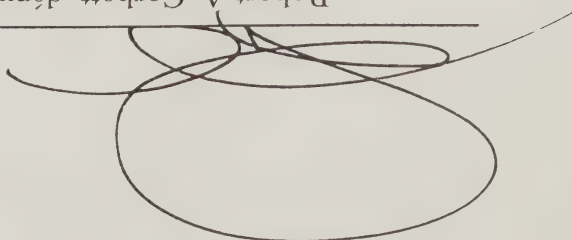
Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

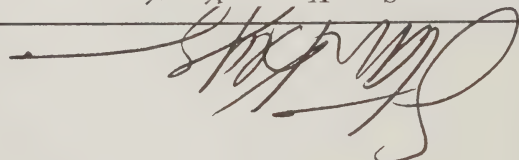
Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, votre Comité a procédé à une étude portant sur les trains à haute vitesse. Après avoir entendu plusieurs témoins et visité plusieurs pays en Europe, votre Comité a convenu unanimement de présenter à la Chambre le rapport suivant :

Les membres du Comité permanent des transports

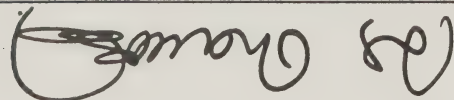
Robert A. Corbett, député
(Fundy—Royal)
président



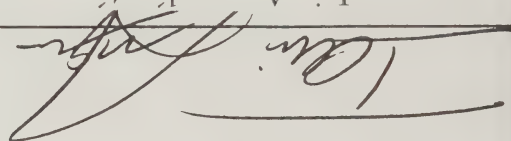
Stan Keyes, député
(Hamilton—Ouest)
vice-président



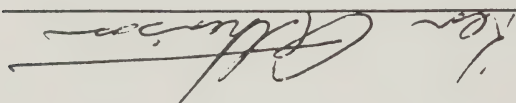
Denis Pronovost, député
(Saint-Maurice)
vice-président



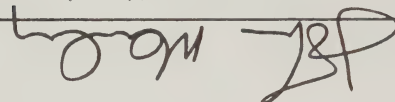
Iain Angus, député
(Thunder Bay—Atikokan)



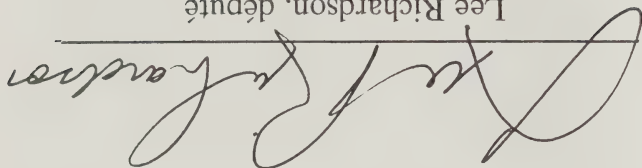
Ken Atkinson, député
(St. Catharines)



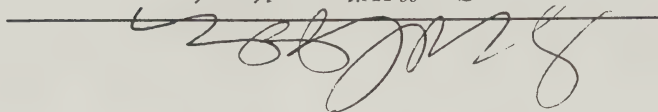
John Manley, député
(Ottawa—Sud)



Lee Richardson, député
(Calgary—Sud-Est)



Geoff Willson, député
(Swift Current—Maple Creek—
Assiniboia)



REMERCIEMENTS

Le Comité s'est rendu dans plusieurs pays d'Europe pour étudier leurs services de lignes à grande vitesse. Il aimerait remercier de leur aide et de leur collaboration les gouvernements et les représentants des sociétés de chemin de fer de chacun des pays visités. Il désire également souligner la contribution des personnes suivantes de manière toute particulière :

M. T. Holmquist, Asea Brown Boveri (ABB); M. B. Hamilton, Société des chemins de fer de Suède; M. L. O. Nilsson, ABB; M. D. Vincent, Communauté économique européenne; M. J. de Graef, Société nationale des chemins de fer belges; M. H. Gathmann, ABB; M. M. Leboeuf, Sofrerail; M. O. de Saint-Albin, GEC Alsthom; M. P. Reinhardt, Ministère allemand des transports; M^{me} M. Ohlsson, ABB.

L'étude réalisée en Europe a nécessité un grand sens de l'organisation et beaucoup de soutien. Le Comité désire souligner la contribution inestimable de M. Robert Mill, vice-président, Relations gouvernementales pour ABB-Canada, et M. Jules Pleau, directeur du Projet TGV chez Bombardier.

En outre, nous aimerions également remercier tout le personnel de nos ambassades pour l'aide qui nous a été apportée pendant notre voyage d'étude en Europe. Le Comité désire également souligner l'aide et le soutien précieux des employés suivants :

Le Greffier du comité : Marc Toupin
L'attaché de recherche : John Christopher
Le consultant : David Cuthbertson
L'adjoint législatif du président : Gregory Strong
Le personnel de soutien : Lise Tierney
 Chi Hoang
 Micheline Dugas

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

Marc Toupin

Le greffier du Comité

(Quorum 5)

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

le mardi 4 février 1992
le mardi 11 février 1992
le mardi 18 février 1992

Président: Robert A. Corbett

Tuesday, February 4, 1992
Tuesday, February 11, 1992
Tuesday, February 18, 1992

Chairman: Robert A. Corbett

Transports

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

CONCERNANT:

RESPECTING:

conformément à l'article 108(2) du Règlement, considération de l'ébauche d'un rapport sur les trains à haute vitesse

COMPRIS:

INCLUDING:

deuxième rapport à la Chambre

Second Report to the House

Mars 1992

ROBERT A. CORBETT, député
président

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

ÉTUDE SUR LES LIGNES À GRANDE
VITESSE : LA VERSION CANADIENNE

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA



Mars 1992

ROBERT A. CORBETT, député
président

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

ÉTUDE SUR LES LIGNES À GRANDE
VITESSE : LA VERSION CANADIENNE

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 12

Fascicule n° 12

Tuesday, February 25, 1992

Le mardi 25 février 1992

Tuesday, March 10, 1992

Le mardi 10 mars 1992

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

1. FUTURE BUSINESS

1. TRAVAUX FUTURS

2. Pursuant to its Order of Reference, dated October 9, 1991, consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty in the coasting trade

2. Conformément à son Ordre de renvoi daté du 9 octobre 1991, considération du Projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Wednesday, October 9, 1991:

Debate was resumed on the motion of Mr. Corbeil, seconded by Mr. Valcourt,—That Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to, on division.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 9 octobre 1991:

Le débat reprend sur la motion de M. Corbeil, appuyé par M. Valcourt,—Que le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, est adoptée, avec dissidence.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 25, 1992

(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:50 o'clock p.m. this day, in Room 536, South Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider its future business.

It was agreed—"That the Committee proceed with the study of Bill C-33 its first priority".

It was agreed—"That the Minister of Transport be invited to appear before the Committee concerning current transportation issues".

It was agreed—"That the Committee begin an extensive study on the future competitiveness and viability of Canada's Ports generally in principle with today's document prepared by the research staff".

It was agreed—"That, pursuant to Standing Order 108(1), the Committee establish a Sub-Committee to undertake a study on the future competitiveness and viability of the Great Lakes Seaway System and

That such a Sub-Committee be composed of five members consisting of three government members, one member from the Liberal party and one member from the NDP and

That today's document, prepared by the research staff, be adopted as the Sub-Committee's Terms of Reference".

At 4:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MARCH 10, 1992

(24)

The Standing Committee on Transport met at 10:10 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. *From the Legislative Counsel Office:* Diane McMurray, Legislative Counsel.

Witnesses: From the Northwest Cruiseship Association: Ray Pedersen, President, Princess Tours; John Creery, Canadian Legal Counsel; David Angus, Ottawa Representative; Richard C. Stevens, Secretary Treasurer. *From the Canadian Passenger Vessel Association:* Ian Campbell, Executive Director. *From the Chamber of Shipping of B.C.:* Richard C. Stevens, Executive Director.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 25 FÉVRIER 1992

(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 50, dans la salle 536 de l'Édifice du Sud, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que le Comité s'occupe en priorité du projet de loi C-33.

Il est convenu,—Que le ministre des Transports soit invité à témoigner sur des questions de transport courantes.

Il est convenu,—Que le Comité fasse une étude approfondie de l'avenir concurrentiel et de la viabilité de l'ensemble des ports canadiens, à partir du document rédigé par le personnel de recherche.

Il est convenu,—Que suivant le paragraphe 108(1) du Règlement, le Comité établisse un sous-comité pour examiner l'avenir concurrentiel et la viabilité de la voie maritime des Grands Lacs; et

Que le sous-comité soit composé de cinq membres, soit trois conservateurs, un libéral et un néo-démocrate; et

Que le document rédigé par le personnel de recherche soit adopté et constitue le mandat du sous-comité.

À 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 10 MARS 1992

(24)

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 10, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Diane McMurray, conseillère législative.

Témoins: De la Northwest Cruiseship Association: Ray Pedersen, président, Princess Tours; John Creery, conseiller juridique pour le Canada; David Angus, représentant, Ottawa; Richard C. Stevens, secrétaire-trésorier. *De l'Association canadienne de bateaux-passagers:* Ian Campbell, directeur général. *De la Chamber of Shipping of B.C.:* Richard C. Stevens, directeur général.

Pursuant to the Order of reference adopted by the House on October 9, 1991, consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

John Creery made a statement, and with other witnesses, answered questions.

Ian Campbell made a statement and answered questions.

Richard C. Stevens made a statement and answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Conformément à son ordre de renvoi adopté par la Chambre le 9 octobre 1991, le Comité étudie le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

John Creery fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Ian Campbell fait un exposé et répond aux questions.

Richard C. Stevens fait un exposé et répond aux questions.

À 11 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 10, 1992

• 1008

The Chairman: I will now call the meeting to order. This morning the Standing Committee on Transport has called this session to consider Bill C-33, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

We have with us as witnesses this morning from the North West CruiseShip Association, Mr. John Creery, who is Canadian Legal Counsel, and with him at the table he has Mr. Ray Pedersen, President of Princess Tours, as well as Mr. Richard Stevens, Secretary Treasurer. I see their representative David Angus on the sidelines.

Gentlemen, I understand you are going to be making a statement. We welcome that. Mr. Creery, I understand you'll be making the presentation. At the conclusion of your statement, we will ask for comments and questions from our committee members. I invite you to proceed.

Mr. John Creery (Canadian Legal Counsel, North West CruiseShip Association): Thank you, Mr. Chairman. We enjoy this privilege of appearing before your committee and speaking to the bill. With me today, as you have said, are Mr. Ray Pedersen, who is the President of Princess Tours and Senior Vice-President of Princess Cruises Inc., and Captain Richard Stevens, who is the Secretary Treasurer of the North West CruiseShip Association.

I understand all your members have copies of our brief, so I won't bore you by reading it at all. I just want to touch on some of the more important aspects of this business.

• 1010

This is my thirty-third year representing Westours. I was fortunate enough to be retained back in 1959, when Charles B. West incorporated a little company in Vancouver called Alaska Cruise Lines. We bought two converted minesweepers, each of which carried 150 passengers. There were 15 or 20 round-trip cruises between Vancouver and Skagway in those little vessels that year, which led to the carrying of about 3,000 people. Over the years this business has grown, so last summer there were 21 ships engaged in the trade, 20 of which were based in Vancouver, and 423,928 went through the turnstiles in the port of Vancouver.

The statistics that accompany that are quite remarkable. It is not generally realized that over 95% of the Alaska traffic originates out of the United States. This is money that is being brought into Canada. Each year Holland America and Princess Cruises, which between them are the major member companies in the North West CruiseShip Association... they carry about 85% of the traffic to Alaska.

The Alaskan trade is the third most popular in the world. It comes after the Caribbean and Mexico. But running very, very close behind is the Mediterranean. The Mediterranean is getting altogether too close for comfort.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 10 mars 1992

Le président: La séance est ouverte. Ce matin, le Comité permanent des Transports se réunit pour étudier le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Nous accueillons ce matin des témoins de la North West CruiseShip Association. M. John Creery en est le conseiller juridique au Canada, et il est accompagné par M. Ray Pedersen, président de Princess Tours, et de M. Richard Stevens, secrétaire-trésorier. Et à côté, je vois leur représentant, M. David Angus.

Messieurs, je crois savoir que vous voulez faire une déclaration liminaire. Fort bien. Monsieur Creery, c'est vous qui serez le porte-parole, à ce qu'on me dit. À la fin de votre exposé, nous demanderons aux membres du comité de faire leurs observations et de poser leurs questions. La parole est à vous.

M. John Creery (conseiller juridique au Canada, North West CruiseShip Association): Merci, monsieur le président. Nous sommes très heureux d'avoir le privilège de comparaître devant votre comité au sujet du projet de loi C-33. Comme vous l'avez signalé, je suis accompagné aujourd'hui de Ray Pedersen, président de Princess Tours et vice-président principal de Princess Cruises Inc., ainsi que du capitaine Richard Stevens, secrétaire-trésorier de la North West CruiseShip Association.

Je crois savoir que tous les députés ont reçu un exemplaire de notre mémoire. Par conséquent, je ne vous ennuierais pas en faisant la lecture. Je vais me borner à aborder les aspects les plus importants de ce secteur.

Il y a maintenant 33 ans que je représente la société Westours. J'ai eu la chance d'être embauché en 1959, à l'époque où Charles B. West a constitué en société une petite entreprise de Vancouver appelée Alaska Cruise Lines. Nous avons acheté deux dragueurs de mines convertis pouvant transporter chacun 150 passagers. Nous faisons de 15 à 20 croisières aller-retour entre Vancouver et Skagway chaque année, ce qui nous amenait à transporter environ 3,000 personnes. Au fil des années, l'entreprise a pris de l'expansion. L'été dernier, nous avons exploité 21 navires, dont 20 ont Vancouver comme port d'attache, et 423,928 passagers ont franchi les tourniquets au port de Vancouver.

Les données statistiques connexes sont assez remarquables. Peu de gens savent que plus de 95 p. 100 des visiteurs de l'Alaska viennent des États-Unis. Cela représente des rentrées d'argent pour le Canada. Tous les ans, Holland America et Princess Cruises, qui sont les deux principales sociétés membres de la North West CruiseShip Association transportent environ 85 p. 100 des voyageurs se rendant en Alaska.

Sur le plan de la popularité, les voyages en Alaska viennent au troisième rang au monde, après les Antilles et le Mexique. Les croisières en Méditerranée viennent tout juste derrière. En fait, les voyages en Méditerranée nous talonnent d'un peu trop près à mon goût.

[Texte]

What the North West CruiseShip Association is interested in doing is preserving the historic regulatory and economic climate in Canada, which has enabled this business to grow. It grew largely as a result, ironically enough, of the United States Passenger Service Act of 1886, which prevents foreign-flag ships from carrying passengers between American ports. There are a couple of exceptions to that. One is that you can run a round trip in a foreign-flag vessel out of a United States port as long as you call at a foreign port. An exception was also made to that statute which allows foreign-flag ships to transport passengers between Puerto Rico and ports in the United States. From the point of view of Canada, that is a sort of warning precedent, because as you may be aware, two senators in the state of Alaska have sponsored bills in the U.S. Senate that would allow foreign-flag ships to carry passengers between ports in the states of Washington, Oregon, and California, and Alaska.

When we were worried about Bill C-52, the predecessor to this bill, the Greater Puget Sound Cruiseship Alliance raised a war chest of \$1 million. They were seeking to get this business back for Seattle.

In Vancouver, Alberta, and the Yukon there are very real benefits from this. So we've worked hard to keep the climate the same, and I'm happy to say the bill the department has produced very largely achieves that. There are just a couple of small but important points, and I want to speak to them in a moment.

The financial benefit brought by the industry is given to you in detail on page 3 of the brief. As you will see, the rate of growth is really quite amazing. The cruise traffic has doubled every three years, in effect. Since 1970 it's been growing at a rate of 9.8% compounded per year. The Cruise Lines International Association of the United States reckons that by the end of this decade it will be in the region of \$80 billion a year, world-wide. Alaska is a substantial part of that, and I'm sure those of you who come from the east coast will be interested in knowing one of the member companies in the cruise ship association is looking very hard at the idea of establishing something on the east coast.

You'll see that in 1991 nearly \$140 million in direct benefit was conferred on the west. When you multiply that by 2.5 you get \$350 million. That's in a season that begins about the middle of May and is all through by September.

There are related land tours. Both Holland America and Princess, the major members of the North West CruiseShip Association deliberately sell land tours. They try to maximize the numbers of things that happen in Canada, so Canada gets

[Traduction]

La North West CruiseShip Association souhaite préserver le cadre de réglementation et le climat économique qui existent depuis toujours au Canada et qui ont permis à notre secteur de prospérer. Paradoxalement, cette prospérité est attribuable à la loi américaine de 1886 sur le service passagers aux États-Unis, loi qui interdit aux navires battant pavillon étranger de transporter des passagers entre les ports américains. Certaines exceptions sont prévues. Ainsi, un navire battant pavillon étranger peut effectuer un aller-retour à partir d'un port américain pourvu qu'il fasse escale dans un port étranger. En vertu d'une autre exception à cette loi, des navires battant pavillon étranger peuvent transporter des passagers entre Puerto Rico et d'autres ports aux États-Unis. Du point de vue du Canada, cela constitue un avertissement, car, comme vous le savez sans doute, deux sénateurs de l'État de l'Alaska ont parrainé au Sénat américain des projets de loi qui autoriseraient des navires battant pavillon étranger à transporter des passagers entre les ports des États de Washington, de l'Oregon, de la Californie et de l'Alaska.

À l'époque où nous nous préoccupions du projet de loi C-52, le prédécesseur de la mesure actuelle, la Greater Puget Sound Cruiseship Alliance a constitué une caisse d'un million de dollars dans le but de rapatrier ce marché pour Seattle.

La ville de Vancouver, l'Alberta et le Yukon bénéficient des retombées très intéressantes de cette situation. Par conséquent, nous nous sommes attachés à conserver le même climat et je suis heureux de dire que le projet de loi formulé par le ministère atteint cet objectif dans une large mesure. Il n'y a que quelques points de détails, qui ont tout de même leur importance, qui nous inquiètent. D'ailleurs, j'en parlerai tout à l'heure.

Vous trouverez à la page 3 de notre mémoire une ventilation des retombées financières dues à l'industrie des croisières. Comme vous pouvez le constater, le taux de croissance de cette industrie est assez fantastique. En effet, le trafic a doublé tous les trois ans. Depuis 1970, nous avons enregistré un taux composé de croissance de 9,8 p. 100 par année. D'après la Cruise Lines International Association des États-Unis, d'ici la fin de la décennie, le chiffre d'affaires de cette industrie s'élèvera approximativement à 80 milliards de dollars par année, à l'échelle mondiale. L'Alaska est un volet important de nos activités, et je suis sûr que ceux d'entre vous qui viennent de la côte est seront ravis d'apprendre que l'une des sociétés membres de notre association envisage sérieusement d'exploiter un trajet sur la côte est.

En 1991, l'Ouest a tiré de nos activités des bénéfices directs de l'ordre de 140 millions de dollars. Si l'on multiplie ce chiffre par 2,5, on obtient 350 millions. Et ce, pour une saison qui commence à la mi-mai et qui se termine en septembre.

Il faut aussi tenir compte des excursions terrestres complémentaires. Les sociétés Holland America et Princess, les deux principaux membres de la North West CruiseShip Association vendent aussi des excursions terrestres

[Text]

a very real benefit as a result of their operations. Last year there were pre-and post-cruise packages to the Rockies. People would take bus tours or in some cases they would go on rail, the *Rocky Mountaineer*. It is estimated that about \$29 million was spent on the Rockies land tours.

Holland America Westours has a chain of hotels in the Yukon Territory. To be precise the first one was built there in 1961. The Yukon tours of Both Princess and Holland America have brought about \$31.5 million benefit to the Yukon Territory. Holland America's hotel chain is the third largest employer in the Yukon.

There are very substantial benefits brought to the western area of Canada. As I said, we do welcome the approach in the bill, which is essentially intended to maintain this historical fiscal and regulatory framework that has allowed this huge business to develop. There are two small problems, however. These are detailed for you on page 5. I won't take up your time by giving you a sort of legalistic run through it. If anyone wants to ask me a specific question, I will be glad to respond to it.

Essentially, the major problem that we perceive is that the way the definition is currently worded, if any of these ships stop for a sightseeing stop it could be deemed to be engaged in coasting. It was never anyone's intention to prevent sightseeing. On the west coast sightseeing stops have historically been made at various ports, one of the major ones being Prince Rupert. On the east coast during the fall foliage tours...this year Princess Cruises ran four tours from New York to Montreal. They made stops at Halifax, Sydney and Quebec City. They also toured up the Saguenay River. Holland America made two cruises from New York to Quebec City. They stopped at Quebec City, Halifax and at Gaspé. There's no dock there, but the ship anchors there and they tender the people ashore in the ship's tenders.

The statistics have shown that when these people go ashore there, they spend on an average—and this is a Canadian government study by the tourism department done three years ago—of \$64.45 a person. That's just the average on discretionary spending when they go ashore. You start adding up all these numbers and you get into some very large amounts that benefit the local economy. They're not taking anything away. They are giving it to the local economy. For example, Princess fall foliage tours stay the whole day in Quebec City. Land tours are arranged. Of course, when you get into land tours you're talking about more money than that. The average amount left behind—I should put it that

[Translation]

complémentaires. Ces sociétés essaient de multiplier les activités au Canada, de sorte que le Canada tire un bénéfice très intéressant de leurs activités. L'année dernière, on avait organisé des excursions à faire avant et après la croisière dans les Montagnes Rocheuses. Nos passagers font parfois des excursions en autobus ou, dans certains cas, ils prennent le train et, notamment le *Rocky Mountaineer*. On estime à 29 millions de dollars environ l'argent dépensé par les passagers pour les excursions complémentaires dans les Rocheuses.

La Holland America Westours possède une chaîne hôtelière dans le Territoire du Yukon, le premier hôtel ayant été construit là-bas en 1961. Les excursions organisées au Yukon par les sociétés Princess et Holland America ont rapporté à elles deux 31.5 millions de dollars au Yukon. La chaîne hôtelière de la Holland America est le troisième employeur du Yukon.

Il y a donc des retombées très substantielles pour l'Ouest du Canada. Comme je l'ai dit, nous sommes satisfaits de l'approche adoptée dans le projet de loi, qui vise essentiellement à maintenir le cadre fiscal et réglementaire traditionnel qui a permis à cette grande industrie de prospérer. Cependant, deux petits problèmes subsistent. Ils sont expliqués en détail à la page 5. Je ne vous ferai pas perdre votre temps en me lançant dans des explications juridiques complexes. Si quelqu'un veut me poser une question précise à ce sujet, j'y répondrai volontiers.

Essentiellement, le principal problème à nos yeux tient au libellé actuel de la définition. En effet, tout navire faisant une escale touristique pourrait être réputé se livrer au cabotage. Or, personne n'a jamais eu l'intention d'empêcher le tourisme. Sur la côte ouest, on a toujours fait des escales touristiques dans divers ports, l'un des principaux étant celui de Prince Rupert. Sur la côte est, il y aussi des excursions pour admirer la symphonie automnale. Cette année, la société Princess Cruises a organisé quatre voyages à Montréal à partir de New York. En route, le navire a fait escale à Halifax, Sydney et Québec. Il a aussi remonté la rivière Saguenay. Quant à la société Holland America, elle a organisé deux croisières à Québec, à partir de New York, croisières au cours desquelles les passagers ont fait escale à Québec, à Halifax et à Gaspé. Il n'y a pas de quai à Gaspé, mais on jette l'ancre au large et on transporte les passagers à terre avec les propres embarcations du navire.

Les statistiques révèlent que lorsque les passagers vont à terre, ils dépensent en moyenne 64.45\$ par personne. Et il s'agit là d'une moyenne concernant les dépenses discrétionnaires de chacun. Ces données sont tirées d'une étude effectuée par le ministère du Tourisme du gouvernement du Canada il y a trois ans. Si l'on additionne tout cela, on obtient des sommes considérables qui sont injectées dans l'économie locale. Ces gens-là n'enlèvent rien à personne. Ils stimulent l'économie locale. Ainsi, les excursions de symphonie automnale de la société Princess font escale pendant toute une journée à Québec et on y organise des excursions terrestres. Évidemment, dans le cas

[Texte]

way—by tourists on a land tour is \$50. On the east coast figures show that 80% of the people in the ship take shore excursions, so you are getting some very hefty contributions that way.

I think it's clear the companies want to maximize the participation in the Canadian scene of their cruises. The way they can do that is by making sightseeing stops and allowing shore excursions. If the stop is long enough, as I gave you the example in Quebec City, there may be a land tour out to Montmorency Falls or Saint-Anne-de-Beaupré or what have you. It's absolutely essential that we have the ability to stop.

• 1020

These two little problems that exist in the definition are detailed in my brief. We have discussed the way to correct these with the Department of Transport, which has come up with a suggested wording, which as it now stands is absolutely acceptable. It would solve the problem, and it would make it perfectly clear that a stop for sightseeing will not be treated as though it were coasting, since nobody gets off the ship, takes his bag and goes home, and nobody brings his bag to the ship and gets on. Coasting means taking somebody from point A to point B in Canada, for profit, and picking them up and dropping them off in Canada. That would not happen.

The other point to which I wish to draw your attention is the need for a consequential amendment to the Customs Act. There is a little provision in the Customs Act that would allow the Governor in Council to define by regulation what constitutes the coasting trade. You might think that would never happen. Let me assure you, it did happen. We had a very famous occasion in Vancouver in May 1989, which we somewhat facetiously described as the "shootout at the OK corral", when representatives of the Department of National Revenue let it be known to all the operators of the cruise line that unless they applied for coasting licences and for waivers, their ships would be arrested. This was on the basis of some regulations that had been adopted in anticipation of the passage of Bill C-52. These regulations were called the "coasting trade customs regulations", and as I speak, they are still on the books. They should be amended. We are assured by members of the Department of National Revenue that they will be.

But what is more to the point, we want to ask your committee to please see to it that among the consequential amendments made to the act is an amendment to paragraph 164.(1)(h) of the Customs Act, which gives the Governor in Council the power to define what constitutes the coasting trade by regulation.

Now you might say, why are we worried about that? For the past three and half years, actually beginning in June 1988, we have been making representations here in Ottawa and elsewhere in the west to show them that these companies

[Traduction]

des excursions terrestres, c'est plus cher que cela. En moyenne, les touristes investissent—c'est le terme que je devrais privilégier—\$50 pour une excursion terrestre. Sur la côte est, les données montrent que 80 p. 100 des passagers participent à des excursions terrestres. Cela représente donc un apport considérable.

Manifestement, les sociétés maritimes veulent que leurs croisières exploitent au maximum le patrimoine canadien. Pour ce faire, elles organisent des arrêts touristiques et des excursions terrestres. Si l'escale est suffisamment longue, comme c'est le cas à Québec, on organisera une excursion aux chutes de Montmorency ou à Sainte-Anne-de-Beaupré. Il est absolument impératif que nous puissions faire escale dans les ports.

Les deux problèmes mineurs concernant la définition sont expliqués en détail dans notre mémoire. Nous avons discuté des correctifs à apporter avec les fonctionnaires du ministère des Transports, qui nous ont proposé un libellé qui nous paraît maintenant tout à fait acceptable. Ce nouveau libellé résoudrait le problème, en ce sens qu'il serait parfaitement clair qu'une escale touristique ne saurait être assimilée au cabotage, étant donné que personne ne quitte le navire avec ses valises et que personne n'y embarque non plus. Le cabotage consiste à amener quelqu'un d'un point A à un point B au Canada, à des fins lucratives, autrement dit à embarquer et à débarquer des passagers au Canada. Or, ce n'est pas ce qui se passe.

L'autre point sur lequel je désire attirer votre attention, c'est la nécessité d'apporter un amendement corrélatif à la Loi sur les douanes. En effet, une disposition mineure de la Loi sur les douanes autorise le gouverneur en conseil à définir, par voie de règlement, ce qui constitue le cabotage. Vous pensez peut-être que cela risque de ne jamais se produire. Je vous rassure tout de suite, cela s'est déjà produit. En mai 1989, à Vancouver, nous avons eu une réunion historique au cours de laquelle nous en sommes presque venus aux poings avec les représentants du ministère du Revenu national. Ces derniers avaient annoncé à tous les exploitants de croisières qu'à moins qu'ils ne demandent un permis de cabotage ou des dérogations, leurs navires seraient stoppés par les autorités. Ce genre d'intervention se fondait sur certains règlements qui avaient été adoptés en prévision de l'adoption du projet de loi C-52. Ces règlements, qui s'intitulaient «Règlements douaniers sur le cabotage» existent toujours au moment où je vous parle. Il faudrait qu'ils soient modifiés, et les fonctionnaires du ministère du Revenu national nous confirment qu'ils le seront.

Mais il y a plus important encore. Nous voudrions demander au comité de veiller à ce que, parmi les modifications corrélatives apportées à la Loi, il y en ait une qui modifie l'alinéa 164.(1)(h) de la Loi sur les douanes, qui confère au gouverneur en conseil le pouvoir de définir le cabotage par voie de règlement.

Vous vous demandez peut-être ce qui nous inquiète? Depuis trois ans et demi, en fait depuis le début de juin 1988, nous avons exercé des pressions ici à Ottawa et ailleurs dans l'Ouest pour expliquer aux autorités que les sociétés en

[Text]

have to deploy these huge ships two and three years in advance. They make sales of the entire ship to large American corporations for their staffs. You cannot commit a ship and price it and sell it if suddenly you are faced with customs duty being charged on your ship.

We made a calculation when Bill C-52 was still facing us and we discovered in the case of Holland America, which has four vessels, that the customs duty alone, even on the prorated basis, would have been \$7 million for the season, and the taxability of the ship's stores, which would have been exposed to sales taxes and what have you, would have been another \$6 million. So that is \$13 million. That is considerably more than the profit derived. That is the reason we have worked so hard and so long and perhaps almost made nuisances of ourselves to some of you.

The fact of the matter is the industry would like to have the comfort of knowing that there will be no surprises. The industry is perfectly prepared to come before Parliament, before your committee at any time, if it is deemed desirable, to make a change, but we do not want to be faced with the fact that it could be made by the administration on very short notice. As you know, you publish a regulation in *The Canada Gazette* and within two months it is a *fait accompli*.

It is a very, very simple amendment. We just ask that in the consequential amendment the power for the Governor in Council to define what is the coasting trade by regulation is removed. I can tell you, as a former legal draftsman in the Department of Justice, it is a neater and a tidier legislative scheme to have only one place in the federal statutes where the coasting trade is defined, and that is going to be in this bill once it becomes an act.

With all respect, I think it is a simple change, and I am assured by the gentlemen in the Department of Transport that there is no problem in it. I also understand the people at National Revenue have no problem with it. It is important that it be done. If it isn't, then we're still out there with a land mine somewhere between us and the far side of the field.

• 1025

That sums up everything I wish to submit to you today. We appreciate this opportunity to explain our concerns to you. I would like to be assured that if this bill is passed with these two small amendments that we've requested...that it will continue. The framework provides a healthy and welcoming climate to the international cruise ship industry, both on the west coast and on the east coast, and I am sure Canada will be the beneficiary of that.

The Chairman: Thank you for your submission. I appreciate your tone of optimism and I look forward to hearing future presentations from an organization that might be referred to as the "North East CruiseShip Association".

[Translation]

question doivent vendre les billets pour ces navires immenses deux et trois ans à l'avance. Ils vendent la totalité des billets à de grandes sociétés américaines pour leur personnel. On ne peut pas prendre des engagements relativement à un navire, fixer le prix des billets et les vendre si du jour au lendemain, on se voit imposer des frais de douane sur le navire en question.

Nous nous sommes livrés à certains calculs lorsque planait la menace du projet de loi C-52. Nous avons découvert que dans le cas de la société Holland America, qui possède quatre navires, les droits de douane, même au prorata, se seraient élevés à eux seuls à 7 millions de dollars pour la saison. Et ce, sans compter que les articles vendus dans les boutiques du navire auraient été assujettis aux diverses taxes de vente, ce qui aurait représenté encore 6 millions de dollars, pour un total de 13 millions de dollars. Or, cela représente beaucoup plus que les profits tirés de l'entreprise. Voilà pourquoi nous avons travaillé d'arrache-pied pendant si longtemps et que nous avons pratiquement harcelé certains d'entre vous.

L'industrie voudrait être sûre qu'elle n'aura pas de surprise. Nous sommes tout à fait disposés à comparaître devant le Parlement ou devant votre comité n'importe quand, si cela est jugé nécessaire, mais nous ne voulons pas apprendre que le gouvernement entend apporter des changements à très court terme. Comme vous le savez, le Parlement publie les règlements adoptés dans la *Gazette du Canada* et, deux mois après, c'est un fait accompli.

Il s'agit d'une modification extrêmement simple. Tout ce que nous demandons, c'est de supprimer, par le biais d'une modification corrélative, le pouvoir conféré au gouverneur en conseil de définir le cabotage. Ayant déjà travaillé comme rédacteur juridique au ministère de la Justice, je peux vous dire que sur le plan législatif, il est beaucoup plus opportun et cohérent de faire figurer la définition de cabotage à un seul endroit dans les lois fédérales, soit dans la mesure à l'étude une fois qu'elle aura été adoptée.

En toute déférence, j'estime qu'il s'agit d'un changement fort simple, et les fonctionnaires du ministère des Transports m'assurent qu'ils n'y voient aucun problème. Si je comprends bien, ça ne pose aucun problème pour le ministère du Revenu national. Or il s'agit de quelque chose d'important et si rien n'est fait à ce sujet, cela provoquera des problèmes.

Je crois avoir résumé tout ce que je voulais vous dire aujourd'hui. Nous sommes heureux de la possibilité de vous exprimer nos préoccupations. Si le projet de loi est adopté avec les deux petits amendements que nous recommandons, nous serons sûrs que le cadre dans lequel nous fonctionnons ne sera pas bouleversé. Celui-ci fournit un climat sain pour le secteur des navires de croisière internationaux à la fois sur la côte du Pacifique et sur la côte de l'Atlantique, et je suis sûr que le Canada en sera le bénéficiaire.

Le président: Nous vous remercions de votre exposé. J'apprécie votre optimisme et j'espère recevoir à l'avenir d'autres exposés de votre organisation lorsque celle-ci s'appellera également la North East CruiseShip Association.

[Texte]

Mr. Keyes (Hamilton West): I too want to thank Mr. Creery and his group for presenting the concerns of the North West CruiseShip Association. It comes on the heels of what is apparently a detailed and thorough assessment of Bill C-33.

Mr. Creery, the drift I'm getting from your appeal is that the cruise ship is not considered a mode of transportation from one city to the next.

Mr. Creery: That's correct.

Mr. Keyes: Is that a fair observation today?

Mr. Creery: Yes, it's not a mode of transport; it is a mode of entertainment. It is a transportable holiday. You board the ship and it takes you from Vancouver, up through the inside passage to Juneau, out into the Gulf of Alaska or whatever. On the east coast it is the same thing. Your hotel is there, there are shops there, there are movie theatres on the ship, there is absolutely every creature comfort you could want. You can eat almost 24 hours a day if you feel hungry.

Mr. Keyes: Mr. Creery, could it ever become a mode of transportation for an individual who may want to board a ship in Vancouver, couple a holiday with a mode of transportation to Alaska, for example, where they're going to relocate?

Mr. Creery: No, and one reason is that it is more expensive, by a substantial amount. If someone wanted to relocate to Alaska from Washington, for example, they could go to Bellingham, a small port on the American side just 60 miles south of Vancouver, and get on the Alaska state ferry. If they wanted to go from Vancouver, they could get on a B.C. ferry. They could go over to Vancouver Island, drive up to Port Hardy and go that way.

These companies sell their cruise packages well in advance for substantial amounts of money, and over 95% of the traffic comes from the United States. Interestingly, on the Alaska run, they come from the mid-west and the eastern part of the continent.

Mr. Keyes: But if I wanted to couple my holiday with the eventuality of getting to Alaska, where I'm going to relocate from Vancouver or wherever, do the cruise lines provide a ticket opportunity so that I can couple my holiday with a two-day or three-day trip to Alaska and then disembark in Alaska to stay?

Mr. Creery: Technically, it could happen but the fact of the matter is that the tickets are all sold in the United States. They are not sold in Canada, never have been and never will be. You could do it, but I don't see it as a practical possibility.

Mr. Ray Pedersen (President, Princess Tours, North West CruiseShip Association): Given the price of the product and the fact that the ferry system, the Alaska highway and the B.C. ferries provide basic transportation, it is highly unlikely that we would find anybody who would want to do that. In the 20 years that I've been in the business, I have never encountered anyone who has done that.

[Traduction]

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Je tiens moi aussi à remercier M. Creery et son groupe de nous avoir exposé les préoccupations de la North West CruiseShip Association. Ils ont procédé à une étude détaillée et approfondie du projet de loi C-33.

Monsieur Creery, si je comprends bien ce que vous nous dites, les navires de croisière ne sont pas considérés comme un moyen de transport permettant de se rendre d'un port à un autre.

M. Creery: Non.

M. Keyes: Est-ce bien cela?

M. Creery: En fait, il s'agit d'un navire que l'on pourrait appeler de plaisance et non de transport. En fait, si l'on veut être vraiment précis, il s'agit d'un navire sur lequel on passe ses vacances et qui nous mène d'un endroit à un autre, par exemple de Vancouver par le passage intérieur jusqu'à Juneau, puis ensuite dans le golfe de l'Alaska ou tout autre endroit. Il en va de même pour la côte de l'Atlantique. Ces navires sont équipés comme des hôtels, ils ont à bord également des magasins, des cinémas, bref tout le confort possible. On peut y manger 24 heures sur 24 si on en a envie.

M. Keyes: Monsieur Creery, est-ce qu'un tel navire pourrait servir de moyen de transport à une personne de Vancouver qui déménagerait en Alaska. De cette façon, elle pourrait joindre l'utile à l'agréable.

M. Creery: Non, car il s'agirait là d'un moyen de transport beaucoup plus coûteux. Prenons l'exemple d'une personne habitant à Washington qui désire déménager en Alaska. Elle pourrait se rendre à Bellingham, un petit port de la côte américaine à 60 milles au sud de Vancouver pour prendre le traversier qui se rend en Alaska. Si elle voulait partir de Vancouver, elle pourrait le faire sur un traversier de la Colombie-Britannique, à partir de Port Hardy sur l'île de Vancouver.

Les forfaits de croisière sont vendus bien à l'avance et pour des sommes assez importantes, et plus de 95 p. 100 des passagers sont américains. Pour la croisière en Alaska, ce sont surtout des gens du mid-west et de l'est du pays.

M. Keyes: Si je voulais néanmoins passer des vacances sur un navire de croisière tout en me rendant en Alaska pour y vivre, et cela à partir de Vancouver ou de quelque autre port que ce soit, serait-ce faisable? Serait-il donc possible de passer deux ou trois jours à faire cette croisière pour ensuite rester en Alaska?

M. Creery: Cela pourrait techniquement se faire, même si les billets ne se vendent qu'aux États-Unis. Ils ne sont pas vendus au Canada, ils ne l'ont jamais été et ne le seront jamais. Cela pourrait se faire, mais je ne trouve pas cela très pratique.

M. Ray Pedersen (président, Princess Tours, North West CruiseShip Association): Étant donné le prix du billet et le fait qu'il existe le système de traversiers, celui de l'Alaska et ceux de Colombie-Britannique, il serait très peu probable de trouver quelqu'un dans cette situation. Je suis en affaires depuis 20 ans et je n'ai jamais rencontré un exemple de ce genre.

[Text]

[Translation]

• 1030

Mr. Keyes: All right. I've heard your brief and I've heard where you're coming from on the amendment, but that was just a question that popped into my head as a result of the way the legislation is written. With respect to what you described as a land mine, do you think there are any other possible reasons behind why it stayed, or do you truly believe it was just an oversight by the department?

Mr. Creery: I believe it was an oversight by the department. I have discussed it in several meetings with senior personnel from Transport. It was not intended on their part.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, welcome to the committee. Let me say at the outset that I admire the perseverance of the industry. You have done an amazing job of getting our attention, and when I say our attention I don't mean just the government's attention but the opposition's attention as well, in getting us to rethink the position that we took under Bill C-52. I extend my compliments to you.

You had an ally. Margaret Mitchell, one of my colleagues, was always on my case, so to speak, particularly during the original debate, so I'm pleased that we have been able to find a way to deal with your concerns in a way that makes sense. I think the two proposals you have offered are consistent with the intent of the changes in the legislation.

The question that I think we have to deal with is whether or not we have the ability to make those changes. I think for the first one we do, but I'm not so sure about adding another element in terms of the changes to the Customs Act. I haven't looked at that part of the bill to see whether we have the ability to do so, but certainly we will look for those opportunities.

The intent of the legislation was to promote Canadian. Do you see on the west coast the potential for a Canadian competitor developing, or is the market so saturated that your membership really is what there will be from now until the next 10 to 20 years?

Mr. Creery: I would like to answer that in two parts, and I'm going to ask Ray to speak to the latter part of it.

In July 1988 when we first expressed our concern about Bill C-52, the Department of Transport sent a task force out to Vancouver to hear the concerns of the industry and the province and the city, of absolutely everybody in the business, actually. It was very instructive and interesting to me and to the others in the industry to hear the proprietors of the pocket cruising business, the charter boats and so on. They came to that meeting and they spoke in favour of maintaining the status quo.

The reason they gave was that when people got on the big ships and went from Vancouver to Alaska, they saw all these wonderful byways, and they realized that if they came back they could get a charter boat and have this personalized service, going around Vancouver Island, or going to the Queen Charlotte Islands or whatever. We have the position, on the west coast in any event, of the pocket cruising people certainly supporting it.

M. Keyes: Très bien. J'ai écouté votre exposé, j'ai compris la raison pour laquelle vous proposiez les amendements, je vous posais simplement cette question à cause de la façon dont le projet de loi est libellé. Vous nous avez dit que, sans les amendements, la situation serait extrêmement grave. Savez-vous pourquoi on n'a pas changé la situation ou pensez-vous plutôt qu'il s'agit d'un oubli de la part du ministère?

M. Creery: Je crois que c'était un oubli de la part du ministère. J'ai discuté de la question au cours de plusieurs réunions avec des cadres supérieurs du ministère des Transports, qui m'ont dit que cette situation n'avait pas été intentionnelle.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, je vous souhaite la bienvenue au comité. Je tiens à vous signaler que j'admire votre persévérance. Vous avez fait un travail extraordinaire en vue d'attirer l'attention non seulement du gouvernement mais également de l'opposition afin de nous faire revenir sur la position que nous avions prise dans le cadre du projet de loi C-52. Je vous en félicite.

Vous aviez une alliée. Margaret Mitchell, une de mes collègues, ne m'a pas laissé tranquille, particulièrement lors de la première étude, et je suis heureux de voir que nous avons pu trouver une façon de tenir compte de vos préoccupations, et ce, de façon raisonnable. Je crois que les deux propositions que vous avez faites sont compatibles avec les modifications qu'apportera la nouvelle loi.

La question que nous devons nous poser est celle de savoir si nous avons ou non la possibilité de procéder à ces changements. Dans le premier cas, j'estime que nous le pouvons, mais dans le second, cela fait intervenir des modifications à la Loi sur les douanes. Je n'ai pas étudié cette partie du projet de loi pour voir si nous pourrions le faire, mais il est certain que nous étudierons la question.

Le but du projet de loi est de promouvoir les entreprises canadiennes. Croyez-vous que le marché sur la côte du Pacifique puisse absorber un concurrent canadien de votre entreprise ou le marché est-il tellement saturé que cela ne pourra se faire au cours des dix ou 20 prochaines années?

M. Creery: J'aimerais répondre à cette question en deux parties et je demanderais à Ray de répondre à la seconde.

En juillet 1988, lorsque nous avons exprimé nos préoccupations au sujet du projet de loi C-52, le ministère des Transports a envoyé un groupe de travail à Vancouver pour entendre les préoccupations du secteur, de la province et de la ville, bref de tous ceux qui avaient quoi que ce soit à voir avec notre secteur. Il était très intéressant de voir que les propriétaires des entreprises de mini-croisières et de bateaux nolisés se sont prononcés en faveur du statu quo.

Le fait est que les passagers de grands bateaux de croisière qui se rendent de Vancouver en Alaska se rendent compte en chemin de toutes les petites croisières qu'il serait intéressant de faire en nolisant un bateau, comme faire le tour de l'île de Vancouver ou se rendre aux îles de la Reine Charlotte, etc. Il est certain que sur la côte du Pacifique en tout cas les propriétaires de bateaux de mini-croisières nous appuient.

[Texte]

I think that any Canadian company that embarked on the Alaska cruise business per se would also have to be prepared to deploy its vessel the rest of the year in the Caribbean or a place like that, because there is no way today, with the cost of these ships being what it is, that you could build it and run it like the two little ships that I told you about that I was involved with way back in 1959. They would be tied up in September and they would sit there until the following May. You can't do that these days. I suppose it's theoretically possible, Mr. Angus, yes, but I don't know. Mr. Pedersen, can you add anything further to that?

Mr. Pedersen: As you say, it is theoretically possible. The reality of it all, though, both in the United States and in Canada, is that it has gone in the other direction. There are not any U.S. hulls in passenger shipping as there used to be when President Lines was around, and likewise in Canada.

Westours, as John mentioned, and my previous employer, Holland America Westours, had Canadian hulls at one time, but got out of those. The whole shipping industry world-wide has basically grown without U.S. or Canadian hulls.

• 1035

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Regarding the change Canada made in terms of taxation for headquarters of international shipping companies, and Vancouver as one of the suggested beneficiaries of that, has any one of your members looked at the possibility of setting up shop in Vancouver to take advantage of that?

Mr. Creery: Not to my knowledge, but Captain Stevens is telling me one of them based in Miami is looking at it. I know we were talking at breakfast today of the possibility of a Vancouver-Victoria operation that would... You may have read in the press that James Sherwood of Sea Containers was thinking of running a Sea-Cat, but he was going to base it in Victoria and he was going to have Canadian crew, a Canadian flag and all the rest of it, and that would have involved him in customs duty, which made it, I gather, too heavy for him.

He went quite rudely public and I don't know whether he was reprinted in the press down here, but he certainly was in the west. He stomped off in high dudgeon. Darlene Marzari, our very excellent Minister of Tourism in British Columbia, is trying to interest him in coming back. I don't think that's a proposal that's dead by any means, but whether it'll be him or not, I don't know.

I can see, however, that the international maritime centre concept would work, and, there it's always possible, I suppose. If you put a Sea-Cat there they don't have to be built in Australia; they could be built in Canada, in a Canadian yard. It's really, in this day and age, a matter of economics to these companies, and the benefit that Canada gets out of it is all the supporting jobs—the fellows in the ILWU, the fellows in the Teamsters Union, the guys who work in the hotels, and all the small merchants, and so on.

[Traduction]

Je crois que toute compagnie canadienne qui offrirait des croisières vers l'Alaska devrait également être prête à offrir des croisières dans les Caraïbes le reste de l'année, car il ne s'avère vraiment pas rentable à l'heure actuelle, étant donné le prix de ces navires, de ne pas s'en servir au maximum comme je le faisais en 1959 avec les deux petits navires dont je vous ai parlé. On ne peut plus à l'heure actuelle laisser un bateau à quai de septembre à mai, ce n'est pas rentable même si c'est théoriquement possible de le faire. Monsieur Pedersen, voudriez-vous ajouter quelque chose?

M. Pedersen: Comme vous le dites, c'est possible théoriquement, mais dans les faits, à la fois aux États-Unis et au Canada, les propriétaires vont plutôt dans le sens inverse. À l'heure actuelle, aux États-Unis et au Canada, les navires de passagers ne sont plus du tout les mêmes qu'à l'époque de President Lines.

Westours, comme John l'a mentionné, et mon ancien employeur, Holland America Westours, avaient des navires canadiens, mais cette époque est révolue. À l'heure actuelle, les constructeurs de navires du monde entier ne se servent plus de coques américaines ou canadiennes.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Étant donné les changements apportés au régime fiscal des compagnies de navigation internationales ayant leur siège social au Canada, à Vancouver notamment, avez-vous envisagé la possibilité de vous installer à Vancouver pour bénéficier de cette nouvelle situation?

M. Creery: Pas à ma connaissance, mais le capitaine Stevens me dit qu'une société ayant son siège social à Miami envisage cette possibilité. Je sais que nous parlions au cours du petit déjeuner, de la possibilité qu'une entreprise de Vancouver et de Victoria... Vous avez peut-être lu dans les journaux que James Sherwood, de «Sea Containers», avait envisagé la possibilité d'établir un service de «Sea Cat» à Victoria, avec équipage canadien, pavillon canadien, etc. Cependant, cela aurait signifié le versement de droits de douane trop élevés pour lui.

Il s'est exprimé violemment sur la question en public, et je ne sais pas si cela a été repris dans les journaux ici, mais cela l'a certainement été sur la côte ouest. Il était tout simplement furieux. Darlene Marzari, notre excellente ministre du Tourisme en Colombie-Britannique, essaie de le faire revenir sur sa décision. Je ne crois pas que les choses soient irrémédiables, mais je ne sais pas si ce sera lui ou quelqu'un d'autre qui s'installera.

Je pense que l'idée d'un centre de navigation international pourrait très bien fonctionner. On pourrait très bien établir un service de «Sea Cat» et en confier la construction non pas à des chantiers navals d'Australie mais à des chantiers canadiens. Tout est à l'heure actuelle question de rentabilité, et l'avantage pour le Canada, c'est évidemment tous les emplois qui découlent de l'installation de tels services: les débardeurs et les magasiniers du SIDM, les camionneurs-chauffeurs de la Fraternité internationale, les personnes qui travaillent dans les hôtels, les petits commerçants, etc.

[Text]

So I don't think we've seen the end of the growth of this business by a long shot. I think it's going to continue, and I know, because I've been reading in connection with this east coast idea that I referred to very briefly, there's quite a bit of activity now in the St. Lawrence River, which is all inside Canada.

I can only see that growing. If a major line comes in from New York to Montreal, then this phenomenon I've mentioned that the small boat operators in B.C. spoke of will be sure to happen. They'll see these small boats: well, what's that? Where is it going? Oh, it's going up the Saguenay. Why? To see the whales, or whatever.

The next thing you know it's going to be a tremendous boost to small boat operators on the coasts. I've never understood the problem on the Great Lakes, so I can't address my remarks to that. Certainly I would think the international maritime centre concept would be a real help, definitely.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): One final question. There are still cruise vessels being constructed.

Mr. Creery: Yes.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Where are most of the bottoms built these days for the industry?

Mr. Pedersen: Italy, France, Scandinavian countries.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Obviously they are the competitive prices. Are you finding the pricing is changing, and is it possible you'll be back building them in North America in the near future?

Mr. Pedersen: That could happen; the economics are changing. The industry is looking at a situation right now where prices are going up over there.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Of course, that's assuming we still have some yards that can build boats by the time that comes around. Thank you, Mr. Chairman, gentlemen.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you again for coming to the committee and appearing. Also, I think on behalf of the committee and also the department I want to thank you for your efforts in working with the committee and with the department in terms of bringing amendments to make the bill do what we had intended originally for the bill to do.

I think it's a clear case of somebody who's in the business knowing exactly what the ramifications of these changes in the law will bring. It's been very useful to have this dialogue and allow the committee to better understand what the ramifications of these changes are.

With regard to your excellent proposal this morning, I think it might be useful to the committee to know the department doesn't have any difficulty with the additional amendments you proposed this morning in your bill. I speak here with particular reference to first amendments to the bill with relation to the Customs Act.

[Translation]

Je ne crois pas, par conséquent, que ce secteur ait atteint le maximum de sa croissance. Je crois que celle-ci va se poursuivre, et je le sais car il y a pas mal d'activités de ce genre qui se déroulent à l'heure actuelle sur le Saint-Laurent, à l'intérieur du Canada.

La seule chose que je puisse envisager en ce domaine c'est l'expansion. Si une grande ligne s'occupe des croisières entre New York et Montréal, je suis sûr qu'il se passera là-bas ce dont j'ai parlé pour les petits exploitants de Colombie-Britannique, c'est-à-dire que toutes sortes de compagnies se spécialiseront dans les mini-croisières, par exemple la remontée du Saguenay, les petites expéditions pour aller voir les baleines, etc.

Tout cela sera extrêmement bénéfique pour les petits exploitants de bateaux sur la côte. Je n'ai jamais bien compris la situation sur les Grands Lacs et je n'en parlerai pas, mais je suis sûr que cette idée de centre maritime international aurait un impact très important.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Une dernière question. On construit toujours à l'heure actuelle des navires de croisière n'est-ce pas?

M. Creery: Oui.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Et où sont construites les coques?

M. Pedersen: En Italie, en France et dans les pays scandinaves.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): C'est contre ces pays qu'il faut se battre. Croyez-vous que les prix vont changer, et que cela vous permettra de construire à nouveau ces navires en Amérique du Nord?

M. Pedersen: C'est possible, la situation économique est en train de changer car les prix des navires dans ces pays sont en train de monter.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Dans la mesure où on aura encore des chantiers navals le moment venu. Merci, monsieur le président, merci, messieurs.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci d'être venus devant le comité. Je tiens également à vous remercier au nom du comité et du ministère d'avoir travaillé avec nous et d'avoir présenté des amendements qui permettront au projet de loi d'être vraiment conforme à nos désirs.

Vous êtes les experts et vous savez exactement quelles seront les ramifications de tous les changements que le projet de loi apportera. Le dialogue avec vous a été très utile, et cela a permis au comité de mieux comprendre la portée des changements.

En ce qui concerne votre excellente proposition de ce matin, il sera peut-être utile que le comité sache que, de l'avis du ministère, les amendements supplémentaires que vous avez proposés sont acceptables. Je veux parler en particulier des premiers amendements au projet de loi au sujet de la Loi sur les douanes.

[Texte]

[Traduction]

• 1040

We don't have any difficulty in the department with the probably consequential amendment in this bill to resolve the problem of the Customs Act. Revenue Canada apparently has no difficulty with that either, so that's something I think we could bring to the committee.

The second one is with regard to subclause 2.(2), making sure that people could do sightseeing at these in-transit stops. I think again it is really just clarification, and we don't have any difficulty with what you're asking for. I think that would be in order.

The third one, I see, is sort of a technical call.

Mr. Creery: It's a technical thing related to the sightseeing stops.

Mr. Richardson: In addition, I take it this would mean that if there are problems on a ship with illness or crew, there are technical stops along the way. Again, Mr. Chairman, this is something we've looked at. I think it's just a clearer definition and it's been helpful to have that information. The department has no difficulty with that one either.

So I think all three of the amendments could be discussed here at the committee and from the point of view of the Department of Transport, we don't have any difficulty with them, Mr. Chairman. Again thank you for your presentation, Mr. Creery, and it's good to see you again.

Mr. Creery: Thank you very much. We appreciate it.

Mr. Atkinson (St. Catharines): If I may, can I ask a parochial question? The demarcation line, I see, is the St. Lambert Lock. In terms of visiting—and Mr. Angus touched on the Great Lakes ports—I guess my initial question is, would there be any desire to go through the Great Lakes, and could the ships get through the Welland Canal and go to some of the larger cities on the Great Lakes?

Mr. Creery: Well, generally speaking, the cruise ship industry is always on the lookout for new places to go. So from that point of view, if the Great Lakes and access to them would permit these ships to get through there, I'm sure the answer would be yes. But I'm just a layman, so when it comes to navigation and locks and bridges and things like that... these cruise ships are quite tall and I don't know.

I have the impression that the St. Lambert Lock is about the head of navigation on the river for the big ships, but I could be wrong.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): When the City of Thunder Bay was looking at hosting the Commonwealth Games, we investigated the possibility of using cruise ships for accommodations and we found we could. I don't know what the size was, but certainly sufficient numbers of vessels could get up to Thunder Bay without any problem to provide temporary accommodation for the tourists.

Le ministère ne prévoit aucun problème par suite de cet amendement, qui constitue probablement une modification corrélative et qui permettrait de résoudre le problème que pose la Loi sur les douanes. Revenu Canada ne semble pas y voir de problème non plus; je pense que nous pourrions donc soumettre quelque chose dans ce sens au comité.

Vous avez parlé aussi de la modification du paragraphe 2.(2) de façon à permettre aux gens de faire des visites touristiques pendant ces escales. Encore une fois, je pense qu'il s'agit simplement d'un éclaircissement, et nous ne prévoyons aucun problème à ce sujet. Je pense que ce serait faisable.

Le troisième point, d'après ce que je vois, porte une sorte d'arrêt technique.

M. Creery: C'est un arrêt destiné à permettre des visites touristiques.

M. Richardson: En outre, si des passagers sont malades ou s'il y a des problèmes avec l'équipage, il est possible de faire des arrêts techniques. Encore une fois, monsieur le président, nous avons étudié cette question. Je pense que la définition est tout simplement plus claire et qu'il est utile de disposer de cette information. Le ministère ne voit pas de problème à ce sujet non plus.

Je pense donc que ces trois amendements pourraient être étudiés par le comité; le ministère des Transports n'y voit pas d'objections, monsieur le président. Je vous remercie encore une fois de votre exposé, monsieur Creery, c'est un plaisir de vous revoir.

M. Creery: Merci beaucoup. Nous en sommes très heureux.

M. Atkinson (St. Catharines): Si vous me le permettez, pourrais-je vous poser une question qui concerne tout particulièrement ma circonscription? D'après ce que je vois, ce sont les écluses de Saint-Lambert qui constituent la ligne de démarcation. M. Angus a mentionné les ports des Grands Lacs; en ce qui concerne les croisières, je voudrais d'abord savoir s'il y a des compagnies de navigation qui voudraient aller dans les Grands Lacs et si leurs bateaux pourraient franchir le canal Welland pour se rendre dans certaines des grandes villes situées sur les Grands Lacs?

M. Creery: De façon générale, les entreprises de croisières recherchent constamment de nouvelles destinations. Donc, de ce point de vue, s'il était possible de se rendre dans les Grands Lacs, je suis sûr que la réponse serait affirmative. Mais je ne suis pas spécialiste; donc, quand il est question de navigation, d'écluses, de ponts, etc., ces navires de croisière sont assez hauts; je ne sais pas s'ils pourraient passer.

J'ai l'impression que les grands navires ne peuvent pas remonter beaucoup plus haut que les écluses de Saint-Lambert, mais je peux me tromper.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Quand la ville de Thunder Bay songeait à recevoir les Jeux du Commonwealth, nous avons étudié la possibilité de nous servir des navires de croisière pour loger les touristes, et nous nous sommes rendu compte que c'était possible. Je ne sais pas quelles étaient les dimensions de ces navires, mais il était certainement possible d'en faire venir suffisamment à Thunder Bay pour pouvoir loger temporairement les touristes, sans que cela pose de problème.

[Text]

Mr. Keyes: If I want to go on a holiday, why would I want to go to Thunder Bay?

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): It sure beats Hamilton. At least we have an airport that's used.

Mr. Atkinson: That touched off an interesting response. I would be interested to know what size vessels could get through, and I was interested in Mr. Angus' response that the majority could get through the Welland Canal.

Mr. Pedersen: Yes, I was going to add that within our fleet there are some smaller ones that could get through and the larger tonnage we built in the last three years probably could not, because it's about 70,000 tonnes. The smaller ones could.

Mr. Creery: I can tell you that *The Pacific Princess*, the original *Love Boat*, has a draught of 26 feet. We were looking at the depth of the water at Pointe-au-Pic and various places coming up the St. Lawrence, and unfortunately it's not deep enough. You could berth it there. You could always anchor, you know, and go ashore. So if the locks will support 26 feet, you can at least get the *Love Boat* up there.

Mr. Atkinson: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for your presentation this morning. We appreciate it, and as Mr. Richardson has pointed out, your recommendations have been very helpful. We appreciate you making them available to the committee.

Mr. Creery: Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1045

The Chairman: Next, from the Canadian Passenger Vessel Association, we have Mr. Ian Campbell, the Executive Director.

Mr. Campbell, I invite you to take the witness's place at the table. You're familiar with the proceedings, having been here during the session with the last witnesses. You have a brief to present to the committee this morning, so I ask you to proceed.

Mr. Ian Campbell (Executive Director, Canadian Passenger Vessel Association): Thank you, Mr. Chairman. It was some time ago that we were here before, concerning Bill C-52, and I'm not sure I am totally familiar with the proceedings, but I think we can wing it.

The Chairman: Basically, the proceedings are simply that you will make your presentation and at its completion I will ask the committee members to respond with questions or comments or a combination of both.

Mr. Campbell: Perhaps in starting I should explain what the Canadian Passenger Vessel Association is. It consists of vessels that are all domestically owned passenger vessels of various types. There are some ferry boats and some overnight

[Translation]

M. Keyes: Si je voulais aller en vacances, pourquoi est-ce que j'irais à Thunder Bay?

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): C'est certainement mieux que Hamilton. Au moins, notre aéroport est utilisé.

M. Atkinson: Voilà une réponse intéressante. J'aimerais savoir quelles étaient les dimensions des navires qui pouvaient passer; j'ai été aussi très heureux d'apprendre, par M. Angus, que la plupart pouvaient franchir le canal Welland.

M. Pedersen: Oui; j'allais ajouter que certains des navires de notre flotte sont relativement petits et pourraient passer, alors que les grands navires que nous avons construits au cours des trois dernières années ne le pourraient probablement pas, parce qu'ils jaugent environ 70,000 tonneaux. Mais les plus petits pourraient y aller.

M. Creery: Je peux vous dire que le *Pacific Princess*, le navire original de la série *Love Boat*, a un tirant d'eau de 26 pieds. Nous avons examiné la profondeur de l'eau à Pointe-au-Pic et à divers autres endroits, dans le Saint-Laurent, et malheureusement, ce n'était pas assez profond. Ce navire aurait pu mouiller là, et jeter l'ancre afin que les passagers puissent aller à terre. Donc, si les écluses peuvent recevoir des navires ayant un tirant d'eau de 26 pieds, vous pourriez au moins envoyer le *Love Boat* là-bas.

M. Atkinson: Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie, messieurs, de l'exposé que vous nous avez présenté ce matin. Nous vous en sommes reconnaissants et, comme l'a souligné M. Richardson, vos recommandations nous ont été très utiles. Nous vous remercions de les avoir soumises au comité.

M. Creery: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Nous entendrons maintenant M. Ian Campbell, qui est directeur général de l'Association canadienne des bateaux-passagers.

Monsieur Campbell, je vous invite à vous installer à la place des témoins. Vous connaissez notre façon de procéder, puisque vous avez déjà comparu avec les derniers témoins. Vous avez un mémoire à présenter au comité ce matin; je vous laisse donc la parole.

M. Ian Campbell (directeur général, Association canadienne des bateaux-passagers): Merci, monsieur le président. Notre comparution remonte déjà à un certain temps; c'était au sujet du projet de loi C-52, et je ne suis pas certain de connaître parfaitement vos règles de procédure, mais je pense que nous allons pouvoir improviser.

Le président: En gros, c'est très simple: vous présentez votre exposé, après quoi je vais demander aux membres du comité de vous faire leurs commentaires ou de vous poser des questions, ou les deux.

M. Campbell: Je devrais peut-être pour commencer vous expliquer ce qu'est l'Association canadienne des bateaux-passagers. Elle se compose de propriétaires canadiens de bateaux-passagers de divers types. Nous avons des traversiers

[Texte]

cruise ships, albeit small ones, but our association is predominantly made up of daytime excursion boats of various sizes that could carry passengers in numbers of from approximately 40 people to over 1,000 in some cases. Basically, it consists of the daytime excursion industry.

We have members from coast to coast, but they are predominantly located in Ontario and Quebec because that's simply where the water is, i.e., the inland waterways and canals. So we're a bit heavily oriented towards the Great Lakes and the inland waterways.

Nevertheless, we have members across the country, and I'm somewhat familiar with the west coast situation and the charter boats out there. After 15 years in this association I have met a lot of people in the business.

Our concern with the bill is not that we want to stand in the way of the cruise ship industry based in some other country, but that the bill really relates to all ships. Our concern lies in having a degree of protection for the domestic industry because we fear that if the bill opens up certain areas that may otherwise be protected to ships generally, it also invites unfair competition in the day cruise industry and the small ship industry. Our brief relates to ways in which that might be done that wouldn't stand in the way of the cruise ship fleets and would still protect us from the possibility of unfair competition.

You may be aware of one thing that's happening in the United States recently, which is the invention of the casino boat. Three or four states have already legalized gambling and, even as we speak, boats are operating in the upper Mississippi River out of Dubuque, Iowa, and are carrying 3,000 to 4,000 people on gambling cruises. Illinois has already opted into the legalizing of gambling, so we now have a state on the Great Lakes that has casino boats.

I do mention as part of our criteria for our concerns that we see the possibility of other states voting for gambling in the future and that we could see casino boats operating in the St. Lawrence River and the Great Lakes area.

As a matter of fact, I had a call last week from a fund-raising organization in a Canadian port city that was actively seeking to get a casino boat into their city this summer. So I wasn't speculating when I mentioned that eventuality in our brief, saying it may happen someday; it's already happening and it is Canadians who are seeking to bring the boats in.

You can see what could happen. If casino boats were brought in from the United States to run out of local ports and offer an attraction the local operator couldn't offer, they would affect him adversely. That sort of thing is why we have built in some of the clauses.

In any case, we've gone through the brief over and over again in an attempt to analyse all the future implications to our industry, particularly in view of the free trade agreement with the United States, which isn't completely settled as far

[Traduction]

et quelques navires destinés aux croisières de plus d'une journée, ce sont de petits bateaux, et notre association se compose surtout de propriétaires de bateaux d'excursion capables de transporter de 40 passagers environ à plus de 1,000 dans certains cas. En gros, nous représentons donc les propriétaires de navires d'excursion.

Nous comptons des membres d'un océan à l'autre, mais surtout en Ontario et au Québec, pour la simple raison que c'est là qu'il y a de l'eau, c'est-à-dire des cours d'eau intérieurs et des canaux. Donc, nous sommes surtout concentrés dans les Grands Lacs et les voies navigables intérieures.

Notre association compte toutefois des membres dans tout le pays; je connais d'ailleurs assez bien la situation sur la côte ouest, et le cas des navires d'affrètement dans ces régions. Pour avoir passé 15 ans dans cette association, j'ai rencontré beaucoup de gens du secteur.

Si le projet de loi nous préoccupe, ce n'est pas parce que nous voulons mettre des bâtons dans les roues aux propriétaires de navires de croisière des autres pays, mais parce que le projet de loi porte en réalité sur tous les types de navires. Ce qui nous importe, c'est d'assurer une certaine protection aux exploitants canadiens parce que nous craignons, si le projet de loi ouvre à tous les navires des régions qui sont protégées actuellement, que cela n'entraîne également une compétition indue dans le secteur des excursions et des petits bateaux. Nous proposons donc dans notre mémoire des moyens de nous protéger de cette possibilité de concurrence indue, sans nuire pour autant aux flottes de navires de croisière.

Vous savez peut-être qu'on a assisté récemment aux États-Unis à la mise en service de casinos flottants. Trois ou quatre États américains ont déjà légalisé le jeu et, au moment même où nous nous parlons, il y a des bateaux qui partent de Dubuque, en Iowa, avec 3,000 à 4,000 personnes à bord, pour des croisières de jeu dans la partie nord du Mississippi. L'Illinois a déjà opté pour la légalisation du jeu, ce qui fait qu'on peut trouver des casinos flottants dans un des États riverains des Grands Lacs.

Si la question nous préoccupe, c'est parce que nous entrevoyons la possibilité que d'autres États autorisent le jeu, ce qui pourrait entraîner l'exploitation de casinos flottants sur le Saint-Laurent et dans la région des Grands Lacs.

En fait, j'ai reçu la semaine dernière une organisation d'une ville portuaire canadienne qui tentait activement de faire venir un casino flottant dans cette ville, cet été, pour recueillir des fonds. Donc, ce n'était pas de la pure spéculation quand j'ai mentionné cette éventualité dans notre mémoire, en disant que cela pourrait se produire un jour; c'est déjà le cas, et ce sont des Canadiens qui veulent faire venir ces bateaux ici.

Il est facile d'imaginer ce qui pourrait se produire. Si des casinos flottants venant des États-Unis étaient autorisés à partir de ports canadiens pour offrir une attraction que les exploitants locaux ne pourraient pas offrir, cela leur nuirait considérablement. C'est notamment pour cette raison que nous proposons certaines modifications.

Quoi qu'il en soit, nous avons relu notre mémoire à maintes reprises pour essayer d'analyser toutes les répercussions possibles pour notre secteur, à la lumière tout particulièrement de l'accord de libre-échange avec les États-

[Text]

as transport is concerned, and a trilateral free trade possibility, which would include Mexico. We know where the Canadian position is on a trilateral free trade agreement, which is really to open up the borders for the free access of ships from Mexico, Canada, and the U.S. That will take some doing on the U.S. side because of their Jones Act, but Canada is actively seeking to lower those boundaries. So we have to anticipate what might happen with a spectre of Mexican-owned, Mexican crews, Mexican ships operating in the St. Lawrence River, for instance. It could be a very real possibility.

[Translation]

Unis, dont les dispositions en matière de transport ne sont pas encore tout à fait réglées, et de la possibilité d'une entente trilatérale de libre-échange qui inclurait le Mexique. Nous connaissons la position canadienne au sujet de l'entente trilatérale de libre-échange; en réalité, le Canada veut ouvrir ses frontières pour permettre la libre circulation des bateaux du Mexique, du Canada et des États-Unis. Cela va demander certains rajustements du côté américain, en raison de la Loi Jones, mais le Canada tente activement d'ouvrir ses frontières. Donc, nous devons prévoir ce qui pourrait se produire si des navires mexicains, appartenant à des Mexicains et comportant un équipage mexicain, exploitaient un service sur le Saint-Laurent, par exemple. C'est une possibilité très concrète.

• 1050

Of course, we are concerned about unfair competition. They don't pay our wage rates, they don't pay our taxes, they don't meet our standards the same way, and all of that is something that may or may not happen down the road. But this bill will have somewhat of an effect on that.

I won't elaborate on all the little nuances of the wording on page 1. I think it's clear enough when you read it, what coasting is and isn't. I have tried to analyse the definitions of coasting under the existing proposal and put it in terms that I can understand. I have gone beyond that, on page 2, and made some suggestions that I don't think will disturb the larger cruise ship industry but will provide some protection for our sector.

You will notice at the bottom of page 2, under recommendations, I mention that under the transportation of cargo there is a clause in there that relates to transportation by ship and any other mode. I'm suggesting that be applied to the passenger sector as well, but only with respect to voyages that are less than 24 hours. That, I think, would not stand in the way of the cruise ship industry and would offer the protection that we seek. You couldn't have, for instance, U.S. vessels operating from Windsor, picking up in Windsor and dropping off in Detroit and busing the people back to Windsor through the tunnel, on a casino cruise or whatever other type of cruise might be appropriate.

They could still buy a one-way trip, just as you can on a ferry boat, as long as the owner had to find his own way home. We couldn't do much about that. What we're concerned about is that a package deal might be invented that would offer a pick-up in Canada and a disembarkation in the States, a few hours later. This would adversely affect the local Canadian operator, who wouldn't have the same attractions on his boat because of other laws.

We are also concerned about the St. Lambert Lock breakpoint. We would like to see a clear definition of whether Montreal harbour, specifically the old port of Montreal, which is where the cruise ships would land, is

Nous nous inquiétons bien sûr des possibilités de concurrence injuste. Ces gens-là ne versent pas les mêmes salaires que nous, ils ne paient pas les mêmes taxes, ils ne répondent pas aux mêmes normes, et tout cela reste du domaine du possible. Mais ce projet de loi aura certainement un effet à ce sujet.

Je ne m'attarderai pas ici sur toutes les nuances dont il est question à la première page. Je pense que, quand vous lirez notre mémoire, vous vous rendrez compte facilement de ce qu'est le cabotage et de ce que ce n'est pas. J'ai essayé d'analyser les définitions du cabotage dans la proposition actuelle et de les traduire en termes compréhensibles. Je suis même allé plus loin, à la page 2, et j'ai présenté des suggestions qui, d'après moi, ne devraient pas déranger les exploitants de grands navires de croisière, mais qui pourraient assurer une certaine protection à notre secteur.

Sous la rubrique des recommandations, je mentionne que le projet de loi comprend, au sujet du transport des marchandises, une disposition qui traite du transport par bateau et par tout autre moyen. Je suggère que cette disposition s'applique aussi au sujet du transport des passagers, mais seulement pour les voyages de moins de 24 heures. À mon avis, cela ne nuirait pas aux exploitants de navires des croisières et nous offrirait la protection que nous recherchons. Par exemple, les navires américains ne pourraient pas faire embarquer des gens à Windsor pour une croisière de jeu ou pour tout autre type de croisière, les faire débarquer à Détroit et les ramener à Windsor en autobus par le tunnel.

Il serait encore possible de vendre des allers simples, tout comme dans le cas d'un traversier, dans la mesure où les clients devraient retourner chez eux par leurs propres moyens. Nous ne pouvons pas faire grand-chose dans ces cas-là. Ce qui nous inquiète, c'est qu'il serait possible d'organiser un voyage où les passagers seraient embarqués au Canada et débarqués aux États-Unis quelques heures plus tard. Cela nuirait aux opérations des exploitants canadiens, qui ne pourraient pas offrir les mêmes attractions à bord de leurs bateaux à cause d'autres lois.

Le fait d'avoir situé la ligne de démarcation aux écluses de Saint-Lambert nous préoccupe également. D'après nous, il faudrait préciser clairement si le port de Montréal, et en particulier le vieux port, où les navires de croisière

[Texte]

upstream or downstream or northeast or northwest. It specifies in the act that everything northeast of St. Lambert Lock should be treated the same way as the ports on the coast. Yet the old port of Montreal is not northeast of St. Lambert Lock; in fact, it's northwest of St. Lambert Lock, if not due west.

I think the intention was to include that, but geographically it's not in that location. It's not even downstream; it's actually upstream. In any case, we're suggesting that all of the inland waters be treated the same way, and that takes in the St. Lawrence River, right down to Anticosti Island; in effect, the western tip of Anticosti Island. We are suggesting that all the Great Lakes be given the same protection. All that should mean to the cruise ship industry is that they simply apply for a coasting permit.

If their vessels are carrying more than 100 berth passengers they're not subject to the tariff anyway. We personally feel that should remain at 250, because all of the ships in that class are vastly beyond 250. I did an analysis of about 18 or 20 ships a while ago, and I totalled up their total capacities. The lower capacity was around 700, and the average was around 1,200. So they are far beyond the 100-berth passenger category. We do have a member company that operates ships in that area.

So if they had to apply for a permit to coast in the St. Lawrence-Great Lakes area, I see no problem, because there are no Canadian ships doing that, that can go from Montreal to Rochester or up through the Great Lakes. To do that with a Canadian ship requires an inland licence, and it would be quite an undertaking to get a Canadian ship certified for that purpose in Canada. The only ships we have in this part of the country that are certified for carrying passengers overnight are minor waters class 2, and that only allows them to go down as far as Quebec City. It would take quite a bit of regulation meeting to get a Canadian ship certified for inland under our current regime of regulations.

• 1055

The foreign-going ships that are coming up through the seaway are all SOLAS, which means they meet the Safety of Life at Sea convention, the IMO convention. They meet international deep-sea standards. So we have no problem with that.

What we are concerned about is a door being opened by virtue of this legislation that would allow pocket cruise ships from Mexico or the U.S. to come into Canada and compete unfairly with our domestic vessels. American pocket cruise ships can sail 20 miles offshore with one master, no engineer, no mate, none of the training permits we have. The same vessel in Canada requires master, mate, engineer, life rafts, far much more inspection in the way the ship is built. So the

[Traduction]

s'amarreraient, est en amont, en aval, au nord-est ou au nord-ouest. La loi prévoit que tous les points situés au nord-est des écluses de Saint-Lambert seraient considérés comme des ports côtiers. Pourtant, le vieux port de Montréal ne se situe pas au nord-est des écluses de Saint-Lambert; en fait, il se trouve au nord-ouest, sinon carrément à l'ouest.

Je pense qu'on voulait inclure ce port, mais ce n'est pas là qu'il se trouve, géographiquement. Il n'est même pas en aval; il est en fait en amont. Quoi qu'il en soit, nous suggérons de considérer de la même façon toutes les eaux intérieures, ce qui inclut le Saint-Laurent jusqu'à la pointe ouest de l'île d'Anticosti. Nous suggérons aussi d'accorder la même protection à l'ensemble des Grands Lacs. Tout ce que cela signifierait pour les exploitants des navires de croisière, c'est qu'ils devraient demander un permis de cabotage.

S'il s'agit de navires de passagers qui comptent plus de cent couchettes pour passagers, ils n'ont pas à payer de droits de douane de toute façon. Pour notre part, nous estimons que ce chiffre devrait rester à 250 parce que tous les navires de cette classe comptent beaucoup plus de 250 couchettes. J'ai analysé la situation il y a quelque temps pour 18 ou 20 navires, et j'ai fait le total des couchettes de passagers qui s'y trouvent. Le plus petit de ces navires en comptait environ 700, et la moyenne s'établissait autour de 1,200. Donc, ces navires comptent beaucoup plus de 100 couchettes pour passagers. Il y a un de nos membres qui exploite des navires dans cette région.

Donc, si ces exploitants devaient demander un permis de cabotage pour le Saint-Laurent et les Grands Lacs, je n'y verrais pas d'inconvénients parce qu'il n'y a pas de navires canadiens qui assurent cette liaison, qui peuvent aller de Montréal à Rochester ou plus loin par les Grands Lacs. Pour offrir un service de ce genre avec un navire canadien, il faudrait une licence de navigation dans les eaux intérieures, et il serait assez compliqué d'obtenir un certificat à cette fin au Canada, pour un navire canadien. Les seuls navires que nous avons dans cette région du pays et qui sont autorisés à transporter des passagers pour des croisières de plus d'une journée, détiennent une licence de classe 2 pour la navigation dans les eaux secondaires, ce qui ne leur permet que d'aller jusqu'à Québec. Il faudrait respecter de nombreux règlements pour faire certifier un navire canadien afin qu'il puisse naviguer dans les eaux intérieures, en vertu de notre réglementation actuelle.

Les navires qui viennent dans la voie maritime et qui se rendent à l'étranger sont tous régis par la Convention SOLAS, c'est-à-dire la Convention pour la sauvegarde de la vie en mer, établie par l'OMI. Ils doivent respecter les normes internationales de la navigation en haute mer. Donc, cela n'est pas un problème pour nous.

Ce qui nous inquiète, c'est que ce projet de loi ouvre une porte qui permettrait aux navires mexicains ou américains de mini-croisières de venir au Canada et d'y livrer une concurrence déloyale à nos propres bateaux. Les navires américains de mini-croisières peuvent aller à 20 milles au large des côtes avec un seul capitaine, pas de mécaniciens et pas de seconds, et ils n'ont pas besoin des permis de formation nécessaires ici. Le même genre de navire, au

[Text]

balance is tipped a bit in favour of the U.S. operator coming into Canada.

We are simply asking that if a Canadian ship is suitable, available, or in similar service, that operator should have a chance possibly to pre-empt a foreign ship from coming in and running in the same service, because there might not be enough market there for two ships to operate. A foreign ship operating off the same dock, in the same service, could affect the Canadian operator adversely.

So those two things we have asked for on page 2. That is the 24-hour clause for vessels. The other is simply to abandon the St. Lambert Lock division line and just treat them all as inland voyages. I really don't see where that gets in the way of deep-sea ships coming in.

On page 3 I have gone through what may seem a very simplistic approach to paragraphs 2.(1)(b), (c), and (d), which are in the existing proposal, but what I have tried to do is compose a suggested new definition of coasting that incorporates my concerns for voyages of less than 24 hours, or those of more than 24 hours, and simply deal with inland voyages. Voyages that begin from inland waters are those that start from outside inland waters. That would not affect the west coast in any way I can see.

Again, we are concerned, as we were about Bill C-52, about the process the National Transportation Agency uses to clear foreign ships into the country. The catch-phrase in there now is do you have a vessel that is suitable and available? We were concerned then, and we still are, that a Canadian operator might have a vessel that is suitable but not available because it is in scheduled service. He might have one that is available but is not suitable for some other reason.

One of the suggestions we had back in 1988 was to change that clause to read "suitable or available". Another phrase we used was "suitable, available or in similar service". Those haven't been accepted, but I know there has been an effort to address our concern there in the new bill.

Unfortunately, the way it comes out it reads something to the effect of "an identical or similar regularly scheduled service". I know that was intended to solve our problem, but the other side of our problem is we have a number of legitimate Canadian certified vessels that do not operate on scheduled service. Toronto Harbour is a good example. They run strictly on charters—corporate charters. Stipulating that the Canadian vessel must be in a regular scheduled service

[Translation]

Canada, aurait besoin d'un capitaine, d'un second, d'un mécanicien, d'embarcations de sauvetage, et sa construction serait soumise à une inspection beaucoup plus sévère. Donc, la balance penche un peu en faveur des exploitants américains qui viendraient au Canada.

Nous demandons simplement que, s'il existe un navire canadien adapté, disponible ou offrant un service semblable, son exploitant devrait avoir la possibilité d'empêcher l'exploitant étranger de venir ici pour assurer le même service, parce que le marché n'est peut-être pas suffisamment grand pour que deux navires puissent s'y faire concurrence. Un navire étranger qui partirait du même quai et qui offrirait le même service pourrait nuire considérablement à l'exploitant canadien.

Ce sont les deux choses que nous demandons à la page 2, c'est-à-dire une disposition limitant les excursions à 24 heures, d'une part, et, d'autre part, l'abandon de la ligne de démarcation des écluses de Saint-Lambert, de manière à ce que tous les voyages dans cette région tombent dans la catégorie de la navigation intérieure. Je ne vois vraiment pas comment cela pourrait nuire aux navires de haute mer qui se rendent dans le secteur.

À la page 3, j'interprète d'une façon qui peut sembler très simpliste les alinéas 2.(1)(b), (c) et (d), qui se trouvent dans la proposition actuelle, mais j'ai essayé de composer une nouvelle définition du cabotage, qui tiendrait compte de mes préoccupations au sujet des excursions de moins de 24 heures, ou des croisières de plus de 24 heures, et qui porterait en fait tout simplement sur les voyages dans les eaux intérieures, en établissant une distinction entre les voyages qui commencent dans les eaux intérieures et ceux qui commencent à l'extérieur de ces eaux. À mon avis, cela n'aurait absolument aucun effet sur la côte ouest.

Encore une fois, comme dans le cas du projet de loi C-52, nous nous posons des questions sur les méthodes qu'emploie l'Office national des transports pour autoriser les navires étrangers à entrer au Canada. À l'heure actuelle, tout ce qu'il veut savoir, c'est si les exploitants ont un navire adapté et disponible. Ce qui nous tracassait à l'époque, et qui nous tracasse encore aujourd'hui, c'est qu'un exploitant canadien pourrait bien avoir un navire adapté, mais qui ne serait pas disponible parce qu'il servirait à un service régulier. Il pourrait aussi avoir un navire disponible, mais pas adapté, pour une autre raison.

Nous avons suggéré, notamment en 1988, de modifier cette disposition de façon à ce qu'il soit question d'un navire «adapté ou disponible», ou alors, d'un navire «adapté, disponible ou offrant un service semblable». Ces suggestions n'ont pas été retenues, mais je sais que les rédacteurs ont essayé de tenir compte de nos préoccupations à ce sujet dans ce nouveau projet de loi.

Malheureusement, le résultat de cet effort, c'est que le navire doit offrir «un service régulier identique ou comparable». Je sais que c'est une tentative pour résoudre notre problème, mais l'autre côté de la médaille, c'est que nous avons un certain nombre de navires canadiens dûment certifiés qui n'offrent pas de services réguliers. Le cas du port de Toronto en est un bon exemple. Le service y est offert strictement par affrètement, à des entreprises privées. En

[Texte]

could work adversely against that kind of an operation in Canada, where another foreign boat could come in and operate on a charter service. Because there isn't a similar scheduled service at that location, they possibly could be allowed in. It gets very complex when you get into the variations of the types of operations that are out there.

Again, on page 4, in heavy type, you will see where I have suggested another clause that might cover that problem. We know they are working on redefining that clause, but we have never been happy with simply the phrase "suitable and available", because it is not specific enough.

Concerning the west coast, it was mentioned by Mr. Creery, I believe, that the big ships coming into the coast might lead people to get on the local pocket cruise ships, as I think he was referring to, and therefore benefit that particular industry. What you may not be aware of is that at that time, in 1988, a fleet of about 200 illegal charter boats were operating on the west coast, not certified. In fact, they were running all over the west coast. They could run from Vancouver to Alaska. Because of a quirk in the shipping act that defines what a passenger is not rather than what a passenger is, they were allowed to do that.

• 1100

About that same time, 1988, the Coast Guard, in an attempt to sort out that problem that had been around for 10 or 12 years, gave the charter boat industry 3 years to get certified, become licensed and get the boats through the CSI inspection process. That period ended December 31, 1990. It essentially said that anybody in that charter industry on the west coast, the east coast, the Great Lakes—wherever—had better get their boats fully qualified and certified to carry passengers. By virtue of getting that certification, particularly on the west coast, most of the boats that got that ticket ended up with a home-trade IV licence, which allows them to go out beyond the Lions Gate Bridge about two miles to Point Atkinson. That's as far as they can go.

I'm just clarifying that the market that was perceived as benefiting from running private cruises up and down the west coast is not there any more because the boats largely have a home-trade IV licence. A few that have a home-trade III licence can go up the coast, but to go all the way up to Alaska and South Moresby Island, I believe you're into home-trade II categories. To get a Canadian boat certified for that purpose is a very difficult thing.

On page 4 is some background information as to why we're concerned about this, and it gives you some scenarios. The spectre of the gambling cruise ship coming to Canada that could operate out of U.S. ports, come into Canadian ports, cross over the borderline and open up as a gambling casino for as long as they wish and drop their people off across the river in Detroit or the St. Lawrence or anywhere else—Sault Ste. Marie—is very real. We just found that out

[Traduction]

stipulant que le navire canadien doit offrir un service régulier, on pourrait nuire à ce genre de service au Canada; un autre navire étranger pourrait venir offrir un service d'affrètement. Puisqu'il n'y a pas de services réguliers comparables à cet endroit, ce serait une possibilité. Les choses se compliquent beaucoup quand on commence à tenir compte de tous les types de services possibles.

Encore une fois, à la page 4, en caractères gras, vous allez voir que je suggère une autre disposition qui permettrait peut-être de régler ce problème. Nous sommes en train de retravailler cette disposition, mais les mots «adapté et disponible» ne nous ont jamais paru satisfaisants parce qu'ils ne sont pas assez précis.

En ce qui concerne la côte ouest, M. Creery, si je ne m'abuse, a dit que les grands navires qui viennent sur la côte pourraient inciter les gens à prendre les navires locaux qui offrent des mini-croisières, ce qui serait profitable pour cette industrie. Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est qu'en 1988, il y avait environ 200 navires d'affrètement qui naviguaient illégalement sur la côte ouest, sans accréditation. En fait, il y en avait partout sur la côte, qui assuraient par exemple le service de Vancouver jusqu'en Alaska. En raison d'une bizarrerie de la Loi sur la marine marchande, qui définit ce qu'un passager n'est pas plutôt que ce qu'est un passager, ils avaient le droit de le faire.

À peu près à la même époque, vers 1988, dans un effort fait pour régler ce problème qui existait depuis 10 ou 12 ans, la Garde côtière a donné aux exploitants de navires d'affrètement trois ans pour obtenir une accréditation, pour demander une licence et pour faire inspecter leurs navires, selon les mécanismes de la CSI. Ce délai de grâce s'est terminé le 31 décembre 1990. En gros, tous les exploitants de navires d'affrètement, que ce soit sur la côte ouest, sur la côte est, dans les Grands Lacs, ou n'importe où ailleurs, devaient s'assurer que leurs navires étaient aptes à transporter des passagers, et obtenir les certificats nécessaires. Par conséquent, surtout sur la côte ouest, la plupart de ces navires se sont retrouvés avec un permis de cabotage de classe IV, qui leur permet de passer sous le pont Lions Gate et de naviguer pendant deux milles environ jusqu'à la Pointe Atkinson. Ils ne peuvent pas aller plus loin.

Je veux simplement préciser que les marchés qui profitaient présumément de ces croisières privées le long de la côte ouest n'existent plus parce que ces navires ont presque tous maintenant un permis de cabotage de classe IV. Quelques-uns ont un permis de cabotage de classe III, qui leur permet de monter un peu plus haut sur la côte, mais pour se rendre jusqu'en Alaska et jusqu'à l'île Moresby-Sud, je pense qu'il faut un permis de cabotage de classe II. Et il est très difficile d'en obtenir un pour un navire canadien.

Vous trouverez à la page 4 des renseignements sur les motifs de nos préoccupations, ainsi que certains scénarios envisageables. Il serait tout à fait possible que des navires offrant des croisières de jeu puissent venir au Canada à partir de ports américains, mouiller dans des ports canadiens, traverser ensuite la frontière et ouvrir un casino pendant aussi longtemps qu'ils le voudraient, puis débarquer les passagers de l'autre côté de la rivière, à Détroit, sur les rives

[Text]

last week. Our suggestion would solve that problem. It would not get in the way of any foreign cruise ships coming in. They're all SOLAS standard boats anyway, and we have no problem with that. We're just concerned about the conflicting interests of the existing Canadian operators, so we don't create new business at the expense of existing business in Canada.

I'm open to questions.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Campbell, for bringing forward your concerns and suggested revisions to the bill. I want to get into this gambling thing with you a little bit. If an American cruise ship enters the Great Lakes to go to a port and provides gambling on that ship, say at the port of Toronto or some place where they're going to get a lot of people to board the ship, the vessel is on Canadian waters, not international waters. If the vessel is on Canadian waters, doesn't it have to meet the requirements of Canadian law on gambling, on the hours they can serve booze and that kind of thing?

Mr. Campbell: Sure, but as soon as he crosses the border he's not under Canadian jurisdiction.

Mr. Keyes: Well, that makes sense to me. He's in his own country. Why should I be imposing my laws on a Canadian—

Mr. Campbell: There's no reason you should. I'm not any expert on American gambling laws, but Mississippi has already legalized it. Iowa has. A whole lot of states, I think about 13 states, are looking very seriously at it because they see it as a windfall from a taxation point of view. I've seen some of the statistics on the income Iowa has reaped from this.

Mr. Keyes: But your concern is that an American vessel is going to come to a Canadian port and allow Canadians to gamble on the ship.

Mr. Campbell: Let's look at the possibility at Detroit. If, for instance, Michigan legalized gambling—they haven't yet, but if they did—a U.S. vessel could come into Windsor, pick up in Windsor and cross over the border. As soon as they've crossed the border they're back in U.S. territory. We have no jurisdiction over that. The casino could open then and they could run all night if they wished under U.S. regulations, whatever that might stipulate.

All we're asking is that they can't provide a round-trip ticket that brings them back to Windsor. If they're going to pick up in Windsor and drop off in Detroit like a ferry boat, that's a legitimate operation. We have no quarrel with that. There's no way you could stop it anyway. All we're asking is that if they're going to offer a package deal, under the definition of coasting, a voyage by ship or ship in any other mode would be restricted. So they can't have you buy your ticket in Windsor and get on the boat, and then bring you back by bus at two o'clock in the morning and pour you off the bus in Windsor after you've spent all your money and got drunk on their boat. As long as they can't sell a package that

[Translation]

du Saint-Laurent ou ailleurs, par exemple à Sault-Sainte-Marie. Nous nous en sommes rendu compte la semaine dernière. Notre suggestion permettrait de résoudre ce problème, sans que cela ait d'effet sur les navires de croisière étrangers qui viennent ici. De toute façon, tous ces bateaux doivent respecter les normes établies d'après la Convention SOLAS, et cela n'est pas un problème. Tout ce qui nous inquiète, ce sont les intérêts divergents des exploitants canadiens existants; il ne faudrait pas créer de nouvelles entreprises aux dépens de celles qui existaient déjà au Canada.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

M. Keyes: Merci, monsieur Campbell, de nous faire part de vos préoccupations et de vos suggestions quant à la modification du projet de loi. Je voudrais pousser plus loin avec vous cette question du jeu. Si un navire de croisière américain doté d'un casino entre dans les Grands Lacs pour se rendre à un port canadien, par exemple le port de Toronto ou un autre endroit où il pourra faire embarquer beaucoup de passagers, ce navire se trouve dans les eaux canadiennes, pas dans les eaux internationales. Par conséquent, est-ce qu'il ne doit pas respecter les dispositions des lois canadiennes sur le jeu, sur les heures auxquelles on peut servir de la boisson, etc.?

M. Campbell: Bien sûr, mais dès qu'ils traversent la frontière, ils ne sont plus en territoire canadien.

M. Keyes: Eh bien, cela me semble logique. Ils sont dans leur propre pays. Pourquoi imposerais-je mes lois à un Canadien. . .

M. Campbell: Il n'y a aucune raison pour que vous ayez à le faire. Je ne suis pas spécialiste des lois américaines sur le jeu, mais je sais que le Mississippi l'a déjà légalisé, tout comme l'Iowa. Il y a de nombreux États, à peu près 13 si je ne me trompe, qui envisagent très sérieusement cette possibilité parce que c'est pour eux une aubaine du point de vue fiscal. J'ai vu des statistiques sur les recettes que l'Iowa tire de cette activité.

M. Keyes: Mais ce qui vous inquiète, c'est qu'un navire américain pourrait venir dans un port canadien et permettre à des Canadiens de jouer.

M. Campbell: Voyons comment les choses pourraient se passer à Détroit. Si, par exemple, le Michigan légalisait le jeu—ce n'est pas le cas pour le moment, mais supposons qu'il le fasse—, un navire américain pourrait venir à Windsor, y embarquer des passagers et traverser la frontière. Il serait dès lors de retour sur le territoire américain. Nous n'avons aucun pouvoir là-bas. Le casino pourrait alors rester ouvert toute la nuit, si l'exploitant le voulait, en vertu des règlements américains, quels qu'ils soient.

Tout ce que nous demandons, c'est que ces exploitants ne soient pas autorisés à offrir un aller-retour de façon à ce que les passagers puissent revenir à Windsor. S'ils veulent prendre des passagers à Windsor et les faire descendre à Détroit, comme si c'était un traversier, c'est tout à fait légitime. Nous n'y voyons pas d'objection. De toute façon, il est impossible d'empêcher cela. Tout ce que nous demandons, c'est que si ces exploitants veulent offrir un forfait, il y aurait des restrictions en vertu de la partie de la définition du cabotage qui porte sur le transport par navire, ou par navire et par un autre moyen de transport. Il devrait donc être impossible d'acheter un billet à Windsor pour

[Texte]

says it is by ship and any other mode for voyages of less than 24 hours, that would be more difficult to do. It would not affect the things Mr. Creery is concerned about.

• 1105

The same thing could happen in Sault Ste. Marie. It could happen on the coastline too, I suppose; you could do it from Windsor to Seattle. But we can't solve all the problems of the world.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): It runs from Windsor to Seattle?

Mr. Campbell: Sorry, it's Vancouver—Seattle. The Americans are having a real problem with this trip to nowhere, you may be aware. I see in this draft that it has been ruled out here. I've looked at it every way I can, and I don't see how it could happen here.

Basically, in the States the ships are leaving from Miami and going out beyond the 12-mile limit. I think one of the pitches is for you to think of anything you've ever wanted to do on a boat and never had the nerve to do. You can do it there, because you're beyond the 12-mile limit, not in anybody's jurisdiction as far as gambling or whatever goes on.

Having just been to the Americans' conference in New Orleans this January, I know they are very concerned about their own Jones Act, which has that loophole. When that act was written, the U.S. Passenger Service Act of 1886 or whenever, nobody conceived that anybody would get onto a boat to go out into the ocean and back to the same port. In those days, if you got onto a boat it was to go somewhere. That loophole was left in that act at the time. That's what they're concerned about. They would like to change their own act to stop this so that they can put American boats into that service.

I can't solve their problems either, but within the continental United States, up and down the river areas, they are very much in the gambling business. We don't know how various states would view Great Lakes cruising in those ships, but I do know that under their 100-tonne licence, they can go 20 miles offshore with the same licence with which they can run up and down the Mississippi. So their boats have very much more latitude to cruise around than do ours on this side.

Most of the boats in our fleet that are in the domestic shore-side sightseeing trips are home-trade IV or inland class II voyages, which means within about five miles of shore. So we can't take our boats out across Lake Ontario unless we go to about three different levels of increase in our licence and our qualifications for masters and the ship itself. They don't have that problem. They can cruise all over the Great Lakes.

[Traduction]

monter à bord du bateau, et de revenir ensuite en autobus à deux heures du matin à Windsor, après avoir dépensé tout son argent et après s'être soulés à bord du bateau. S'il était impossible de vendre un forfait incluant le transport par navire et par un autre moyen de transport pour les excursions de moins de 24 heures, ce serait plus difficile. Mais cela ne toucherait pas les éléments qui préoccupent M. Creery.

La même chose pourrait se produire à Sault-Sainte-Marie, et sur la côte également, je suppose; ce serait possible entre Windsor et Seattle. Mais nous ne pouvons pas résoudre tous les problèmes du monde.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): De Windsor à Seattle?

M. Campbell: Je m'excuse, de Vancouver à Seattle. Les Américains ont un sérieux problème à cause des voyages qui ne vont nulle part, comme vous le savez peut-être. Je vois que cette possibilité a été supprimée dans ce projet de loi. J'ai étudié la question sous tous les angles possibles, et je ne vois pas comment cela pourrait se faire ici.

En gros, aux États-Unis, il y a des bateaux qui quittent Miami et qui s'en vont au-delà de la limite des 12 milles. La publicité incite les gens à penser à tout ce qu'ils ont toujours voulu faire à bord d'un bateau et qu'ils n'ont jamais osé faire; c'est possible à bord de ces bateaux parce qu'ils sont au-delà de la limite des 12 milles, et qu'ils ne sont plus soumis à aucune juridiction, par exemple au sujet du jeu ou de toute autre activité.

Je reviens tout juste d'une conférence des exploitants américains à la Nouvelle-Orléans, au mois de janvier; les Américains sont très inquiets au sujet de cette échappatoire de leur Loi Jones. Quand cette loi a été rédigée, la loi de 1886 sur le transport des passagers, ou quelque chose de ce genre, personne ne pouvait concevoir qu'on puisse monter à bord d'un bateau pour faire un tour dans l'océan et revenir au même port. À cette époque, si on prenait le bateau, c'était pour aller quelque part. Cette échappatoire a donc été laissée dans la loi à ce moment-là. Et c'est ce qui les inquiète aujourd'hui. Ils aimeraient que leur propre loi soit modifiée de façon à interdire cela, pour que des navires américains puissent offrir ce service.

Je ne peux pas régler leurs problèmes non plus, mais il y a de très nombreux navires de jeu sur les rivières américaines, à l'intérieur du territoire. Nous ne savons pas ce que les divers États penseraient de croisières de ce genre sur les Grands Lacs, mais je sais que les permis accordés aux navires de 100 tonnes permettent d'aller à 20 milles au large des côtes aussi bien que d'offrir un service sur le Mississippi. Donc, les navires américains ont beaucoup plus de latitude que les nôtres, en ce qui concerne les croisières qu'ils peuvent offrir.

La plupart des navires de notre flotte qui offrent des excursions de tourisme le long des côtes ont un permis de cabotage de classe 4 ou un permis de navigation intérieure de classe 2, ce qui signifie qu'ils ne peuvent pas s'éloigner de la côte de plus de cinq milles. Nous ne pouvons donc pas traverser le lac Ontario avec nos navires à moins de monter de trois catégories, pour notre permis, pour les qualités requises du capitaine et du navire lui-même. Les Américains n'ont pas ce problème; ils peuvent aller n'importe où dans les Grands Lacs.

[Text]

Mr. Keyes: Even in Canadian waters?

Mr. Campbell: Oh, sure. The inland waters of the Great Lakes include Lake Michigan. Yet we have no territorial area around Lake Michigan. The inland waters of the Great Lakes, as far as the U.S. is concerned, includes all of our Great Lakes. That is part of a reciprocal arrangement we have. Each views the other portion of the Great Lakes as their own.

We have some other concerns with the way the bill is written in that it opens up other problems in land-locked lakes across the country. That may be overlooked in the bigger spectre of the bigger sphere of the shipping world. Waters from Lake Alberta, Memphremagog Lake in Quebec, the Richelieu, and Lake of the Woods in Ontario—all cross over the borders.

So we see that there is a loophole that could be used at some time by U.S. operators if they want to trade in Canada. We think our proposal would make it much more difficult for them to do that. We're not here to make enemies out of our American counterparts; we exchange information and newsletters all of the time. We're on very good terms with them.

Mr. Keyes: You're just trying to protect your own industry.

Mr. Campbell: Just as they are. As we know from recent weeks, where American interests are concerned, it's America first.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Campbell, thank you for coming before the committee today and helping us go through the bill. Let me start with your last comment, the Lake of the Woods loophole. How do you see that working?

Mr. Campbell: It isn't a highly populated area there, but because it crosses over onto American territory, if that state—and I believe it's Wisconsin—

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): It's Minnesota.

Mr. Campbell: —is looking at legalizing gambling. . . As a matter of fact, it is. You could see a U.S. gambling boat running out of Minnesota.

There is no quarrel with a ferry-type operation going from Kenora to wherever it is on the other side. What we are concerned about, if there is a Canadian operator in Kenora—and there is one; if they haven't gone bankrupt yet then they're in pretty bad shape—an American boat doing that type of operation across that lake would literally kill them. They can offer an attraction that the Canadian operator can't. It's as simple as that.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Lake of the Woods probably isn't the best example because most of the water is in Canada. They would almost have to be stationary on the American side to do the gambling, but I understand what you're saying.

[Translation]

M. Keyes: Même dans les eaux canadiennes?

M. Campbell: Oh, certainement. Les eaux intérieures des Grands Lacs incluent le lac Michigan, et pourtant nous n'avons pas de territoire en bordure de ce lac. Et dans le cas des États-Unis, les eaux intérieures des Grands Lacs incluent tous les Grands Lacs canadiens. Cela fait partie d'une entente réciproque conclue entre nos deux pays, qui considèrent tous deux que l'autre portion des Grands Lacs leur appartient.

La formulation du projet de loi nous inquiète également pour d'autres raisons, en ce sens qu'il risque de créer d'autres problèmes dans le cas des lacs canadiens qui sont situés à l'intérieur des terres. Ces problèmes risquent de passer inaperçus dans le contexte plus vaste de la marine marchande. Mais les eaux du lac Alberta, du lac Memphremagog, au Québec, du lac Richelieu et du lac des Bois, en Ontario, s'étendent toutes des deux côtés de la frontière.

Donc, nous voyons là une échappatoire dont certains exploitants américains pourraient profiter s'ils voulaient faire des affaires au Canada. Nous pensons que notre proposition leur rendrait la tâche beaucoup plus difficile. Nous ne sommes pas ici pour nous mettre à dos nos collègues américains; nous échangeons des informations et des nouvelles constamment. Nous sommes en très bons termes avec eux.

M. Keyes: Vous essayez simplement de protéger votre propre industrie.

M. Campbell: Tout comme eux. Comme nous l'avons vu ces dernières semaines, quand les intérêts américains sont en jeu, ce sont les États-Unis qui passent en premier.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Campbell, je vous remercie d'être venu aujourd'hui pour nous aider à examiner ce projet de loi. Je voudrais tout d'abord reprendre votre dernière observation, au sujet de l'échappatoire qui pourrait s'appliquer au lac des Bois. Comment cela pourrait-il fonctionner d'après vous?

M. Campbell: La région n'est pas très peuplée, mais puisque le lac chevauche la frontière entre le Canada et les États-Unis, si l'État—je pense qu'il s'agit du Wisconsin. . .

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): C'est le Minnesota.

M. Campbell: . . . si cet État songeait à légaliser le jeu. . . En fait, il y songe déjà. Il serait donc possible que des casinos flottants américains soient exploités à partir du Minnesota.

Nous ne nous opposons pas à un service qui serait offert entre Kenora et la ville qui se trouve de l'autre côté, comme s'il s'agissait d'un traversier. Ce qui nous inquiète, c'est que s'il y avait à Kenora un exploitant canadien—et il y en a effectivement un; s'il n'a pas déjà fait faillite, il est en très mauvaise posture—un navire américain qui offrirait ce genre de service sur le lac signerait littéralement son arrêt de mort. Les Américains peuvent offrir une attraction que les exploitants canadiens ne peuvent pas offrir. C'est très simple.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Le lac des Bois n'est probablement pas le meilleur exemple parce que le lac se trouve en majeure partie au Canada. Il faudrait que le navire fasse du surplace du côté américain pour que les passagers puissent jouer, mais je comprends ce que vous voulez dire.

[Texte]

[Traduction]

• 1110

On voyages of less than 24 hours, by including your language with respect to voyages of less than 24 hours' duration by ship, or by ship and any other mode of transportation, how is a voyage defined?

Mr. Campbell: The Canada Shipping Act defines a voyage as any movement of a ship. I believe that the Customs Act takes a little different view of a voyage. I'm not any expert on that. Maybe somebody else in the room could clarify that, but I believe there's a subtle difference in the way the Customs Act views a voyage as opposed to the way the Canada Shipping Act views a voyage. Nevertheless, the voyage is related to the ship rather than the passengers under the Canada Shipping Act.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): The reason I raise that is my concern as it relates to the cruise industry. I agree with the intent of what you want to do, but I don't know the length of duration between stop "A" and stop "B" within Canada, on the west coast, whether that would fall within the 24 hours and whether, by accident, they may be caught up in this.

Mr. Campbell: What I was trying to do was find a way, without specifically saying so, that voyages of more than 24 hours would obviously be on a cruise ship that has accommodation onboard.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Yes.

Mr. Campbell: Therefore, they would not be caught up in this at all if they had accommodation onboard. Conceivably a ship with accommodation onboard might make a trip of less than 24 hours, but that's highly unlikely, I would think. That's not what they're all about. They're usually out there for a week or 10 days.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): From start to finish, yes, but if you look at it as a segment—

Mr. Campbell: I see what you're getting at, from the sector.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): From "D" to "E" before you go on to the final destination "X", or whatever.

Mr. Campbell: This isn't written in legalese. It was my attempt to try to find a way, using the existing phrasing that was in the bill, to dovetail into that a provision that would distinguish between day-trip boats and overnight cruise ships.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Would it be better to find wording that said that this applies only to those vessels that do not have accommodation?

Mr. Campbell: I'm sure there are a number of ways it could be done. I'm not saying this is the wording that should be used. That was my attempt to try to find a way to delineate between the two.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): But would a separation just between those that have accommodation and those that don't be sufficient to meet your concerns?

Au sujet des voyages de moins de 24 heures, que ce soit par bateau ou par quelque autre mode de transport, comment définit-on un voyage?

M. Campbell: Dans la Loi sur la marine marchande du Canada, on définit un voyage comme étant tout mouvement d'un navire. Je pense que la définition est un peu différente dans la Loi sur les douanes. Mais je ne suis pas expert en la matière. Quelqu'un pourra peut-être clarifier cela, mais je pense qu'il y a une différence subtile entre la façon dont la Loi sur les douanes et la Loi sur la marine marchande du Canada définissent un voyage. Quoi qu'il en soit, dans la Loi sur la marine marchande du Canada, on rattache la notion de voyage aux navires plutôt qu'aux passagers.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Si je vous demande cela, c'est précisément en raison de l'inquiétude que j'ai pour l'industrie des croisières. Je comprends bien ce que vous voulez, et je suis d'accord avec vous, mais ne connaissant pas la durée du voyage entre le point «A» et le point «B» à l'intérieur du Canada, sur la côte ouest, je ne sais pas si les entrepreneurs ne risqueraient pas d'échapper à cette règle des 24 heures.

M. Campbell: Ce que je tentais de faire, c'était de trouver un moyen de dire d'une façon détournée que des voyages de plus de 24 heures concerneraient évidemment des bateaux de croisières qui seraient équipés de toutes les installations nécessaires à l'hébergement des passagers.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui.

M. Campbell: Par conséquent, ils ne seraient aucunement touchés par cette règle s'ils étaient équipés ainsi. On pourrait concevoir qu'un tel navire puisse faire un voyage de moins de 24 heures, mais c'est fort peu probable, je pense. Cela ne correspond pas du tout à leur vocation première. Ces croisières durent habituellement une semaine ou 10 jours.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Du début de la croisière à la fin, oui, mais si l'on ne considère qu'une partie. . .

M. Campbell: Je vois ce que vous voulez dire.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Du point «D» au point «E», avant le départ pour la destination finale.

M. Campbell: Ce n'est pas exprimé en termes juridiques. Ce n'était qu'une tentative que je faisais, en utilisant la formulation existante dans le projet de loi, pour insérer une disposition qui ferait la distinction entre les bateaux de croisières de courte durée et les bateaux de croisières de longue durée.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Ne serait-il pas préférable de trouver une formulation qui dirait que cela ne s'applique qu'aux navires qui n'ont pas d'installations d'hébergement à bord?

M. Campbell: Je suis persuadé qu'il y a une multitude de façons de le faire. Je ne prétends pas que c'est la formulation à utiliser absolument. Ce n'était qu'une tentative que je faisais pour trouver une façon de distinguer les deux.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Si l'on se contentait uniquement de faire la distinction entre les deux, cela calmerait-il vos inquiétudes?

[Text]

[Translation]

Mr. Campbell: Except that there is another break point at 100-berth passengers, which comes in here as well, and I'd have to think that through. There may be a problem develop from that aspect of it.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I wouldn't mind hearing back from you, and I'm sure the whole committee would, in terms of that. That leads me to the 100-passenger break point. You mentioned in your comments that you didn't feel it was appropriate to drop from 250 to 100, because, as you said, the size of the cruise vessels is 700 to 1,500.

Mr. Campbell: That's right. I think 1,000.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Yes, 1,000. What has been the impact, though, or what would you anticipate the impact would be of that change?

Mr. Campbell: I would think that any of the ships in the deep-sea category would be far in excess of 250 passengers, from research I've done on it. There are, however, another fleet of vessels in the U.S. known as pocket cruisers, for lack of a better word. They're specialty mini-cruisers, and a few of them operate out of Montreal now. They come up from Rhode Island and transfer people to Montreal. I've talked to those people directly. I've had dinner with them. I know what their mode of operation is.

We're not trying to stop them from doing what they're doing. We're concerned about it if they start operating from Montreal and picking up in Montreal and cruising up the St. Lawrence River and making a nominal stop at Massena, New York, and then cruising all over the lakes and coming back to Montreal, as being a loophole in the regulation as we see it.

To answer your question, back in Bill C-52 days we asked for and got a change from 100 passengers to 250, and members of the committee at that time, in their wisdom, felt that there wasn't any problem with 250. It was changed. That solved some problems from our point of view. Then it was changed back to 100 recently, within the last year or so, by the Office of Privatization. We knew nothing about it until it happened.

I personally think that down the road that will prove to be a mistake, because it opens up Canada to the pocket cruise boats, the kind we're concerned about that are basically 100-tonne by their measurement, which can be quite a large ship—it's a different measurement than we use—to trade, without being involved in coasting at all.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): You say that the Office of Privatization changed it.

Mr. Campbell: The Office of Privatization and Regulatory Affairs, by Order in Council, changed it from 250 down to 100, under Minister McDermid at the time, and we knew nothing about it until it happened, until we got a

M. Campbell: Sauf qu'il y a une autre difficulté, une limite de 100 cabines que l'on impose, et il faudrait que j'y réfléchisse. Cela peut aussi engendrer un problème.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je voudrais bien que vous nous fassiez part des résultats de votre réflexion là-dessus, et je suis convaincu que cela vaut aussi pour tous les membres du comité. Cela m'amène à parler un peu de la limite de 100 passagers qui est prévue. Vous avez dit au début qu'il n'est pas souhaitable d'abaisser la limite de 250 à 100, car, comme vous l'avez dit, la capacité actuelle des bateaux de croisière est de 700 à 1,500 passagers.

M. Campbell: C'est juste. De 1,000 passagers, je pense.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui, 1,000 places. Quelle incidence cette modification aurait-elle?

M. Campbell: Les recherches que j'ai effectuées révèlent que tous les navires de croisière de long cours dépassent de beaucoup cette limite de 250 places. Toutefois, il y a une autre flotte de navires aux États-Unis à l'heure actuelle, connue sous le nom de bateaux de croisière de poche, faute d'une meilleure appellation. Ce sont des petits bateaux de croisière spécialisés, et il y en a quelques-uns qui sont en opération à Montréal à l'heure actuelle. Ils partent du Rhode Island et amènent des gens à Montréal. J'ai eu l'occasion de discuter avec quelques-uns de ces entrepreneurs. J'ai dîné avec eux. Je sais comment ils fonctionnent.

Notre intention n'est pas de les obliger à cesser leurs activités. Mais s'ils commencent à embarquer des gens à Montréal, à remonter le Saint-Laurent et à faire une petite escale à Massena, dans l'État de New York, pour aller ensuite naviguer un peu partout dans les Grands Lacs, et revenir à Montréal, nous craignons qu'ils profitent alors d'une échappatoire dans le règlement.

Pour répondre à votre question, à l'époque du projet de loi C-52, nous avons demandé que la limite de 100 passagers soit portée à 250, ce que nous avons obtenu, car les membres du comité, dans leur sagesse, n'y ont vu aucune difficulté. On a donc porté la limite à 250. Cela résolvait un certain nombre de difficultés, selon nous. Puis, l'année dernière, le Bureau de la privatisation a ramené la limite à 100 passagers. Nous nous sommes retrouvés devant un fait accompli.

Je pense qu'avec le temps, on se rendra compte que c'était une erreur, car cela permet aux petits bateaux de croisière de s'introduire dans le marché canadien, ces petits navires qui nous inquiètent particulièrement, mais qui peuvent jauger jusqu'à 100 tonnes, ce qui peut être assez imposant—le système de mesure est différent aux États-Unis—sans qu'il soit du tout question de cabotage.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Vous dites que le Bureau de la privatisation a modifié la limite.

M. Campbell: Oui, le Bureau de la privatisation et des Affaires réglementaires, par un décret, a baissé la limite de 250 à 100, sous le gouverne du ministre McDermid à l'époque, et nous n'étions pas du tout au courant. Nous

[Texte]

notice. We wish we had been asked about it. But it was done by a sweep. I believe there were some changes within that office, subsequent to that. Maybe it was done as a last parting gesture, for some reason.

• 1115

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Or a parting shot.

Mr. Campbell: We think it was under pressure from the cruise ship industry at large. We don't see where that 250 is a problem for them. It certainly opens Canada up to more access of American cruise ships and probably, at some time in the future, Mexican cruise ships in that small category, who do not meet our standards for manning and safety equipment and so on and so forth. They are under their domestic 100-tonne measurement.

I should mention that 100-tonne business, just to clarify that. Our measurement for tonnage is based on volume, not weight. It is 100 cubic feet per tonne. In Canada it is based on the moulded breadth and depth of the hull. A 100-tonne vessel in Canada would be around 70 feet in length and carry maybe 150 people on a day-type excursion.

In the States, as far as your domestic fleet is concerned, they measure it a little differently. They talk about the inside of the webbing of the framing on the ship, not the skin of the ship. Architects in the States have developed ships that are 300 feet long that are certified to carry 3,000 people on riverboat cruises that are still under 100 tonnes. And they do it through various tricks. They put false webbing on the keel and on the inner frames. They will take a whole cabin structure of a ship and make the door frame removable. By virtue of the fact that the door and the frame are removable from the ship, it is not a permanent installation, and therefore it is not included in their tonnage measurement, and therefore the whole cabin, 300 feet long, is not part of the tonnage.

They are trying to solve that problem. The U.S. Coast Guard is looking at Super T-boats and regular T-boats, trying to find all kinds of ways to address their own problems. I know more about that than I have a right to, I think, as I have been party to a few of their meetings.

But that is a problem that exists. It means they can build a very large ship and still be under their 100-tonne rule and operate with one master, one senior deckhand, nobody else on the whole ship certified, and 3,000 people on board.

That is not likely to come cruising across the Great Lakes, but theoretically it could. I think the reality will be that you are going to see various kinds of gambling boats on the Great Lakes coming out of Chicago very soon. The Iowa scenario has earned millions of dollars for that state, and I can't see Illinois letting that go on for very long without having a similar venue going on in the Great Lakes.

[Traduction]

l'avons appris lorsque nous avons reçu un avis à cet effet. Nous aurions bien voulu qu'on nous demande notre avis. Mais la modification a été apportée, comme cela. Je pense qu'il y a eu quelques changements dans ce bureau quelque temps plus tard. C'était peut-être un petit héritage que quelqu'un a voulu laisser en partant, pour une raison quelconque.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Ou une petite riposte à quelque chose.

M. Campbell: Nous pensons que la modification a été apportée à la suite des pressions exercées par l'ensemble de l'industrie des croisières. Mais, nous ne voyons pas en quoi la limite de 250 passagers gêne les grandes entreprises. Chose certaine, toutefois, cela ouvre davantage les portes aux bateaux de croisière américains, et probablement, dans un avenir plus ou moins rapproché, aux navires de croisière mexicains de cette catégorie, qui ne satisfont pas à nos normes en matière d'équipage, d'équipement de sécurité, etc. Ces navires de 100 tonnes sont régis par les règles du pays dont ils battent pavillon.

Je devrais peut-être apporter quelques précisions sur cette question du tonnage. Au Canada, le tonnage se mesure au volume et non au poids. Une tonne équivaut à 100 pieds cubes. Au Canada, on détermine le tonnage selon la largeur et la profondeur de la coque. Un navire de 100 tonnes, au Canada, mesure environ 70 pieds et peut transporter environ 150 personnes.

Aux États-Unis, la formule est un peu différente. La mesure est prise à l'intérieur de la membrure du navire et non pas de la coque. Des architectes, aux États-Unis, ont dessiné des navires de 300 pieds, qui peuvent transporter 3,000 personnes, mais qui sont quand même considérés comme des navires de 100 tonnes. Et ils utilisent divers trucs pour y arriver. Ils installent de fausses membrures sur la quille du navire et sur le cadrage intérieur. Ils installent un cadrage de porte amovible à l'entrée d'une cabine. Compte tenu que la porte et son cadrage peuvent être enlevés, ils ne sont pas considérés comme une installation permanente et ne sont pas inclus dans le calcul du tonnage. Par conséquent, la cabine de 300 pieds de longueur ne fait pas partie du tonnage.

On tente toutefois de solutionner ce problème. La garde-côtière des États-Unis examine la question des super T-boats et des T-boats réguliers, et cherche à régler les problèmes de toutes sortes de façons. Si j'en sais peut-être plus long que je devrais à ce sujet, c'est que j'ai participé à quelques-unes de leurs réunions.

Mais le problème est réel. Aux États-Unis, on peut donc construire un très grand navire, qui sera encore classé dans la catégorie des 100 tonnes, qui pourra naviguer avec un seul capitaine à bord, un homme de pont principal, sans aucune autre personne accréditée, et avec 3,000 personnes à bord.

On ne risque pas tellement de voir de tels navires sur les Grands Lacs, mais ce serait possible, en théorie. Ce qui arrivera très bientôt, je pense, c'est qu'il y aura de plus en plus de navires destinés au jeu qui feront leur apparition sur les Grands Lacs, navires qui seront partis de Chicago. Cette formule a rapporté des millions de dollars à l'Iowa, et je serais très étonné que l'Illinois tarde tellement à emboîter le pas et à exploiter lui aussi le même stratagème sur les Grands Lacs.

[Text]

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): What about New York State?

Mr. Campbell: We don't know where New York sits on it. It is not being voted on, to my knowledge, right now. Pennsylvania is pending, and they are on Lake Erie.

We also have another scene going on in the States where the Indian reservations are getting into it in a big way, actually in competition with the casino boats. Of course, we do have reservation areas along the St. Lawrence River that may legitimately be able to do that some time in the future, quite apart from the State of New York. We are not sure about that.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): You mentioned Minnesota. The Fond du Lac Reservation bought a piece of land in downtown Duluth and had it declared a reservation and opened up a casino, many years ago.

Mr. Campbell: Your imagination can run a little wild just seeing where all these possibilities are. I have no quarrel with the casino industry. All I am trying to do is look at what might happen as a result of things that are happening south of the border that might, somewhere down the road, affect our people adversely.

Our membership includes about 120 boats. We carry about 14 million people annually. A lot of these trips are short trips—2 or 3 hours. It sounds as if half the population of Canada gets on the boat, and they probably do, but it is generally for short trips. The spin-off of our industry is probably 10 to 1 for every \$10 ticket bought on a Paul's Boat Lines tour boat here in town. The individual probably spends another \$100 on food and lodging. So there is a spin-off there, too.

Our industry is hurting very bad these days. The recession is affecting us badly. There are bankruptcies; there are boats that haven't moved in a couple of years. We are fighting our own government on several fronts regarding taxation and regulation and GST and provincial sales tax and every other thing, literally trying to keep our head above water.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Thanks very much, Mr. Campbell, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, sir. We appreciate your taking time to make your views available to us.

• 1120

Mr. Campbell, on page 4 of your brief you referred to a letter dated January 7 that you wrote to the Coast Guard. If possible, could you make a copy of that letter available to the committee for its records?

Mr. Campbell: I should clarify that. It wasn't addressed to the Coast Guard; it was addressed to Bruce Bowie. In my first shot at interpreting all the implications of the bill, some of which were wrong and some of which he corrected, which

[Translation]

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Et, où en sont les choses dans l'État de New York?

M. Campbell: Nous ne connaissons pas la position de l'État de New York sur cette question. Nous savons toutefois qu'un vote là-dessus n'est pas imminent. Mais dans l'État de la Pennsylvanie, ce l'est, et la Pennsylvanie est en bordure du lac Érié.

Il y a aussi les réserves indiennes qui s'intéressent de plus en plus à la chose, jusqu'à faire concurrence aux navires-casinos, en réalité. Évidemment, il y a aussi des réserves le long du Saint-Laurent qui pourront peut-être aussi vouloir le faire un jour, sans compter l'État de New York. Mais, nous n'en avons pas la certitude.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Vous avez fait allusion au Minnesota. Il y a de nombreuses années de cela, la réserve Fondulac a acheté un terrain au centre-ville de Duluth, qu'elle a fait déclarer réserve, et elle y a ensuite ouvert un casino.

M. Campbell: Oui, on n'a qu'à laisser libre cours à son imagination pour voir toutes les possibilités. Je n'ai rien contre les casinos. Tout ce que je tente de faire, c'est de déterminer les conséquences malheureuses que pourraient avoir pour nos membres certains gestes qui sont posés à l'heure actuelle par certains États américains.

Nos membres possèdent environ 120 navires. Nous transportons environ 14 millions de personnes chaque année. Un grand nombre de ces voyages sont des excursions de deux ou trois heures. On dirait que la moitié de la population du Canada passe sur nos navires, et c'est peut-être le cas, mais ce n'est en général que pour de brèves excursions. Les retombées de notre industrie sont probablement dans un rapport de dix pour un. Pour chaque billet de 10\$ acheté ici chez Paul's Boat Lines, on dépense probablement cent autres dollars pour la nourriture et l'hébergement. Il y a donc des retombées là aussi.

Notre secteur est très durement touché actuellement. La récession nous fait très mal. Il y a des faillites; il y a des navires qui sont amarrés depuis près de deux ans. Nous luttons contre notre propre gouvernement sur plusieurs fronts, tant sur celui de la taxation que de la réglementation, sans compter la TPS et la taxe de vente provinciale, et tout le reste, tentant littéralement de survivre.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Merci infiniment, monsieur Campbell, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir nous faire part de vos opinions.

Monsieur Campbell, à la quatrième page de votre mémoire, vous faites allusion à une lettre, datée du 7 janvier, que vous avez écrite à la Garde côtière. Pourriez-vous nous en fournir un exemplaire pour que nous puissions le verser au dossier du comité?

M. Campbell: Je devrais apporter quelques précisions à ce sujet. Ma lettre n'était pas adressée à la Garde côtière, mais plutôt à M. Bruce Bowie. Au cours de la première tentative que j'ai faite pour interpréter toutes les incidences

[Texte]

led to my second letter of the 20th to take a second shot at it. . . In his response to my letter of January 7 he said—and I believe he's here and perhaps he'll reinforce this—that a copy of my letter was sent to the Coast Guard for clarification.

What we were looking at there was a recent piece of legislation, the Non-Canadian Ship Safety Order, which I think came about last July. . . I may not have the wording right. I acquired a copy of that and tried to analyse it as best I could. I guess the issue we are looking at is this. What provision is there in any of the Coast Guard regulations that requires U.S. boats to be inspected to our standards when they're brought in to trade in Canada under coasting?

We have always advocated that U.S. boats coming in must meet two things: our manning regulations and our lifesaving equipment regulations, and that's all. If they have a solar certificate, we have no problem with that, and some U.S. boats do have that. What we're concerned about are the subchapter T-boats that are far removed from what our standards are.

It's been a big issue between us and the Coast Guard for many years as to what requirements they would make on a U.S. boat coming in. It's always been my understanding that there has been a reciprocal agreement between Canada and the U.S. that each country would accept the other's certificate. We discussed this with the Coast Guard over many years and they said they would inspect an American boat coming in under a coasting permit.

However, they would inspect it—I hope I have this right—to its existing certificate on the boat. It would be inspected not to our standards, but to its own standards. That is the loophole that we saw in that. From my understanding of this Non-Canadian Ship Safety Order, I do not see where that requires the U.S. boat to meet our standards. The Coast Guard may intend that to happen, but I don't see where there's any binding legislation there that requires that.

I think the free trade agreement may overwhelm that anyway. There are a lot of things that haven't been addressed in terms of who meets whose standards. In a perfect world we'd all have the same standards, but we don't have a perfect world. There's a big difference in the standards we meet and the standards the U.S. boats meet.

We have no idea what Mexico meets but I intend to find out before this week's over. I'm going to the sea trade conference in Miami tomorrow to see what is going on in that neck of the woods. I want to see if I can get a handle on the Mexican fleet and just see what standards they have.

The Chairman: It might be helpful if you could provide the committee with copies of that communication.

[Traduction]

du projet de loi, dont certaines étaient erronées, et sur lesquelles il m'a fourni quelques explications, qui ont mené à ma seconde lettre, en date du 20. . . Dans sa réponse à ma lettre du 7 janvier, il disait—et je pense qu'il est ici et qu'il pourra peut-être confirmer ce que je dis—qu'une copie de ma lettre avait été envoyée à la Garde côtière pour fins d'éclaircissement.

C'était au sujet d'un document réglementaire, l'ordonnance concernant la sécurité sur les navires non canadiens, qui était sorti, je pense, en juillet dernier. . . Ce titre n'est peut-être pas exact. J'en ai donc obtenu un exemplaire que j'ai tenté d'analyser du mieux que j'ai pu. La question qui se pose est à peu près celle-ci. Quelles dispositions des règlements concernant la Garde côtière exigent que les navires battant pavillon des États-Unis soient inspectés selon nos normes lorsqu'ils viennent faire du cabotage au Canada?

Nous avons toujours réclamé que les navires en provenance des États-Unis satisfassent à deux exigences: à nos règlements en matière d'équipage et à nos règlements concernant l'équipement de sauvetage, c'est tout. S'ils ont un certificat d'appareil sonar, très bien. Et certains navires des États-Unis en sont munis. Ce qui nous inquiète particulièrement, ce sont les T-boats qui sont loin de satisfaire à nos normes.

Nous avons discuté pendant de nombreuses années avec la Garde côtière des exigences qui seraient imposées aux navires en provenance des États-Unis. J'ai toujours cru qu'il y avait un accord de réciprocité entre le Canada et les États-Unis, qui veut que chaque pays reconnaisse le certificat de l'autre. Nous en avons discuté avec la Garde côtière pendant de nombreuses années, et on nous a dit qu'un navire américain serait inspecté selon les règles afférentes à un permis de cabotage.

Toutefois, l'inspection serait faite—j'espère avoir bien compris—selon le certificat existant attribué au navire en question. Il serait donc inspecté non pas selon nos normes, mais selon les normes de son pays d'origine. C'est l'échappatoire que nous voyons dans ces règles. Je ne vois aucun endroit où cette ordonnance concernant la sécurité sur les navires non canadiens exige que le bateau américain satisfasse à nos normes. Ce peut fort bien être l'intention de la Garde côtière, mais je ne vois absolument aucune mesure législative qui l'exige.

Je pense que l'Accord de libre-échange englobera peut-être tout cela de toute façon. Il y a bien des questions qui sont restées en suspens pour ce qui est des normes. Dans un monde idéal, nous aurions tous les mêmes normes, mais nous ne vivons pas dans un monde idéal. Il y a une grande différence entre les normes qui s'appliquent aux navires canadiens et celles qui s'appliquent aux navires des États-Unis.

Nous n'avons pas la moindre idée des normes auxquelles les navires mexicains doivent satisfaire, mais j'ai bien l'intention de le découvrir d'ici la fin de la semaine. Je me rends à Miami demain, pour assister à la conférence sur le commerce maritime, afin d'en apprendre un peu plus long là-dessus. Je veux savoir en quoi consiste la flotte mexicaine et à quelles normes elle est assujettie.

Le président: Il pourrait être utile que vous nous remettiez un exemplaire de cette lettre.

[Text]

Mr. Campbell: Mr. Bowie has that letter. I could send you my letter and his response to my letter, which identified some misinterpretations that I had, so that you're not confused by the two.

The Chairman: Thank you.

I call on Mr. Richard Stevens, Executive Director of the Chamber of Shipping of British Columbia.

Mr. Stevens, I understand that you do not have a brief but you intend to make a short statement.

Mr. Richard C. Stevens (Executive Director, Chamber of Shipping of B.C.): That's correct, Mr. Chairman. Thank you for this opportunity to appear. This has been my second time around, wearing my other hat, which is my full-time position as Executive Director of the Chamber of Shipping of British Columbia, which has 54 member companies. They represent practically all of the international shipping industry on the British Columbia coast, including the cruise ship sector.

I won't take up too much of your time. Mr. Creery has already presented a very good brief, which points out a couple of areas of concern of my members as well as those of the North West CruiseShip Association. I believe that has been adequately covered, so I don't see the point of inundating you with more paper.

• 1125

On the question of Bill C-33 as we see it now, we believe this to be a very practical and good solution to the problems we encountered with Bill C-52. You may remember there was considerable opposition when it got to committee stage in the Senate. Unfortunately in the Commons committee stage many of us missed some of the implications and the damage that could have resulted from that. We had quite a dust-up in the final sessions of the Senate and it died on the Order Paper. But on that occasion we said, let's sit down and talk about it. I think there's been a lot of discussion among Industry, Transport, Revenue, and Finance, and I'm very pleased to say we believe they've done a good job, and we thank them for that job. There are just a couple of amendments, which Mr. Creery has very well addressed in the brief, and I hope you would be cognizant of them. I understand Mr. Richardson has already agreed to that.

Other than that, I'd like to refer to just a couple of points. The previous speaker, Mr. Campbell, mentioned gambling. One of the reasons given by B.C. Stena for going out of business was in fact that Washington State forbade gambling in U.S. waters whereas British Columbia allowed gambling. So we had a situation where there was a Canadian province allowing gambling in its waters and then Washington State decided they wouldn't allow it. This occurred after the transition from a British Columbia crown corporation business, which was able to provide gambling all the way across from Victoria to Seattle, and then when it was taken over by the private sector there were squawks from the

[Translation]

M. Campbell: Elle était adressée à M. Bowie. Je peux vous remettre une copie de ma lettre et de sa réponse, dans laquelle il rectifiait quelques erreurs d'interprétation de ma part, afin que vous sachiez mieux à quoi vous en tenir.

Le président: Merci.

Nous recevons maintenant M. Richard Stevens, directeur général de la Chamber of Shipping of British Columbia.

Monsieur Stevens, je pense que vous n'avez pas de mémoire, mais que vous avez une brève déclaration à nous faire.

M. Richard C. Stevens (directeur général, Chamber of Shipping of B.C.): C'est juste, monsieur le président. Je vous remercie de me permettre de témoigner devant vous aujourd'hui. C'est la deuxième fois que je viens vous rencontrer, cette fois-ci en tant que directeur général de la Chamber of Shipping of British Columbia, qui compte 54 sociétés membres. Ces sociétés sont représentatives de la presque totalité du secteur du transport maritime international sur la côte de la Colombie-Britannique, y compris celui des croisières.

Je ne prendrai pas tellement de votre temps. M. Creery a déjà présenté un très bon mémoire, qui fait ressortir quelques inquiétudes qui touchent aussi les membres de mon association ainsi que ceux de la North West Cruise Ship Association. Je pense qu'il a bien couvert le sujet. Il serait donc inutile de vous inonder davantage avec d'autre paperasse.

Nous pensons que le projet de loi C-33 apportera des solutions fort pratiques aux problèmes que nous avons rencontrés avec le projet de loi C-52. Vous vous souviendrez peut-être qu'il a soulevé beaucoup d'opposition à l'étape de l'examen du comité du Sénat. Malheureusement, à l'étape de l'examen par le comité de la Chambre des communes, un grand nombre d'entre nous ne se sont pas aperçus des incidences qu'aurait pu avoir le projet de loi C-52 et des dommages qu'il aurait pu causer. Nous avons soulevé beaucoup de poussière aux dernières séances du comité du Sénat, et le projet de loi est mort au feuillet. Mais, à ce moment-là, nous avons dit qu'il serait souhaitable d'en discuter. Il y a donc eu beaucoup de discussions entre l'industrie, le ministère des Transports, le ministère du Revenu et le ministère des Finances, et je suis très heureux de dire que nous pensons qu'ils ont fait du très bon travail, et nous les en remercions. Il y a seulement un ou deux amendements qu'il faudra encore apporter, dont M. Creery a fort bien discuté dans son mémoire, et j'espère que vous savez maintenant de quoi il s'agit. Je pense que M. Richardson a déjà manifesté son accord.

Outre cela, il y a un ou deux autres aspects que je voudrais aborder. Le témoin qui m'a précédé, M. Campbell, a fait allusion au jeu. L'une des raisons qu'a donnée la société Stena B.C. pour expliquer la fin de ses activités, était en réalité que l'État de Washington avait interdit le jeu dans les eaux américaines tandis que la Colombie-Britannique le permettait. Nous nous retrouvions donc devant une situation où une province canadienne permettait le jeu dans ses eaux tandis que l'État de Washington avait décidé de l'interdire. Cela s'est produit après la transition d'une société d'État de la Colombie-Britannique, qui pouvait permettre aux passagers de jouer pendant leur voyage entre Victoria et

[Texte]

U.S. side. Clipper Navigation went to the Washington State authorities and they exercised their rights and said you're not going to gamble in U.S. waters.

That's just for your information, that we have a two-way street in this thing. The Americans have the same guy.

The other thing you mentioned, about 12 miles offshore for gambling and some U.S. ports on "the trip to nowhere", I did a trip on the *Viking Princess*, I think courtesy of the American ports and harbours association, in January, out of West Palm Beach. We sailed at 7 p.m. At 7.01 p.m. the gambling tables were open. It was like a frenzy of sharks there, mainly port authority people. We went out probably less than three miles. We came back at midnight and closed the tables at one minute to midnight. And that was it. That shows you how effective the so-called 12-mile rule is. They turn a blind eye to it.

I'm a little concerned with Mr. Campbell's mention of the 24-hour limitation. What happens to our proposals or our aspirations for a proper service between Victoria and Seattle? Those are going to be knocked on the head, from what I can see, with a 24-hour limitation on the trips for foreign ships.

The other one is his objection to the 100-passenger rule, which has been reduced from 250. I was reading a report the other day, and they numbered about 16 high-class vessels in the international cruise trade that carry less than 200 passengers. These are ships running around \$1,000 a day per person. But a number of them operate to Canadian waters: Seaborn Cruises, Windstar Cruises, Seven Seas Cruise Lines, Cunard. So it's not correct to say nobody is going to be impacted on by this. There are a large number, if that is what you call more than two hands of cruise ships in the under-200 passenger category trading in North American waters.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): An attempt at a point of order. Do we have some legal advice? It might be helpful to members if we could have some explanation as to the jurisdiction over gambling on both the Canadian and U.S. sides and also on this business of the waters. Are they provincial waters?

• 1130

I'm confused on this matter over, one, who has the say over the gambling and, two, who controls what occurs on the waters. Would it be possible for us to have a couple of minutes of diversion and perhaps our legal counsel might be able to help us in this regard?

The Chairman: I would prefer to continue with the presentation as far as the witnesses are concerned. We can take your concerns as noted and ask for a definition or response to the question you have raised.

[Traduction]

Seattle, et lorsque la société a été reprise par le secteur privé, il y a eu des grincements de dents du côté des États-Unis. La société Clipper Navigation a exercé son droit et a fait des représentations auprès des autorités de l'État de Washington, qui ont décidé qu'il n'y aurait pas de jeu dans les eaux américaines.

C'est seulement à titre de renseignement que je vous dis cela, pour que vous sachiez que ça va dans les deux sens. Les Américains ont aussi leur protecteur.

Au sujet de l'autre chose que vous avez mentionnée, du jeu qui est permis à 12 milles des côtes et de certains ports aux États-Unis qui offrent des voyages vers nulle part... J'ai fait un voyage sur le *Viking Princess*, qui était une courtoisie, je pense, de l'American ports and harbours association, en janvier, à partir de West Palm Beach. Nous avons appareillé à 19 heures. À 19 heures une minute, les tables de jeu étaient ouvertes. C'était une véritable frénésie, surtout des gens de l'autorité portuaire. Nous n'avons probablement pas fait trois milles. Et nous sommes rentés au port à minuit. Les tables de jeu ont fermé à minuit moins une. Voilà. Cela démontre l'efficacité de la limite des 12 milles. On fait semblant de ne rien voir.

Je dois dire que la limite de 24 heures qu'à mentionnée M. Campbell m'inquiète un peu. Qu'advient-il de nos propositions ou de nos aspirations d'instaurer un service adéquat entre Victoria et Seattle? Il n'y a plus à y songer si cette limite de 24 heures est imposée aux navires étrangers.

L'autre point, c'est l'objection de M. Campbell à la limite de 100 passagers, qui était auparavant fixée à 250. Dans un rapport que je lisais l'autre jour, l'on disait que l'on avait recensé environ 16 navires de haute gamme dans le secteur des croisières internationales, qui transportent moins de 200 passagers. Il faut compter environ 1,000\$ par jour par personne pour faire une croisière sur ces navires. Mais nombre d'entre eux sillonnent les eaux canadiennes: Seaborn Cruises, Windstar Cruises, Seven Seas Cruises Lines, Cunard. Il est donc erroné de prétendre que personne n'en souffrira. Il y a donc un nombre important de bateaux de croisière de moins de 200 places qui naviguent dans les eaux nord-américaines.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): J'invoque le Règlement. Quelqu'un peut-il nous donner quelques avis juridiques? Il serait peut-être utile pour le comité d'obtenir quelques explications au sujet de la compétence concernant le jeu, tant du côté canadien que du côté des États-Unis, ainsi que de son application dans les eaux territoriales. Ces eaux sont-elles de compétence provinciale?

Je voudrais bien qu'on m'explique qui exerce son autorité en ce qui a trait au jeu, et qui contrôle ce qui se passe sur les eaux territoriales. Pourrait-on faire une petite parenthèse d'une ou deux minutes, et demander à notre conseiller juridique d'éclairer un peu notre lanterne?

Le président: Je préférerais que nous poursuivions avec nos témoins. Nous pourrions ensuite demander une définition ou une réponse à la question que vous avez soulevée.

[Text]

Mr. Wilson: Mr. Chairman, I raised the issue because I thought an explanation might assist in asking some questions of the witness. But if there's not a short answer. . .

The Chairman: I'm not sure we have the expertise available with us. I know we have legal counsel here, but I am not sure we have the expertise available to address the specific issue you've raised. We can take the matter as noted, as I say, and it can be something for future deliberation.

Mr. Stevens: If I may, Mr. Chairman, in 1982 the Attorney General of British Columbia did try to impose the Criminal Code of Canada on the cruise ship industry and threatened us with the RCMP coming down on us.

We had visions of mounted policemen carrying the masters off the ships because they were allowing gambling in Canadian waters and we objected very strongly to the attempt at that time. We eventually came to an agreement with the Attorney General of British Columbia, who apparently has the jurisdiction for the Criminal Code in B.C., that provided the gambling machines were secure in port and covered, as they should not be allowed to be seen by minors and others in port, and provided they were not opened until the ship was clear of the port and there were no complaints from other persons, he would allow the gambling to carry on.

There was a situation in 1985 or 1986 involving a ship out of Montreal that was specifically operating gambling. The fare was very artificially low. It was operating between Montreal and St. Pierre and Miquelon and there was quite an issue. I think Thomson Holidays was involved in that situation back in 1986-87 and that operation was shut down. I think the police went on board, had a good time all through the cruise, then came back and arrested everybody and shut the operation down.

So that's how the law has been applied up to now, to the best of my knowledge, as far as B.C. and Quebec are concerned.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I sure appreciate your additional intervention and I just have one question. You would have heard me ask Mr. Campbell whether the wording he offered might be restrictive, accidentally, to the cruise industry and I think you've suggested that this would be the case. What about my alternative, which was to somehow specify or separate those ships with accommodation from those that don't?

Mr. Stevens: You're getting awfully picky.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Well, perhaps, but—

[Translation]

M. Wilson: Monsieur le président, j'ai précisément soulevé cette question parce que je pensais qu'une explication pourrait nous aider à poser quelques autres questions pertinentes au témoin. Mais si la réponse ne peut pas être brève. . .

Le président: Je ne pense pas que quelqu'un ait les connaissances nécessaires pour répondre immédiatement à votre question. Je sais que nous avons avec nous un conseiller juridique, mais je ne suis pas certain que nous ayons les connaissances nécessaires pour répondre à la question précise que vous avez posée. Nous pouvons en prendre note, et nous pourrions en discuter plus tard.

M. Stevens: Si vous me permettez, monsieur le président, en 1982, le procureur général de la Colombie-Britannique a tenté d'imposer le Code criminel du Canada au secteur des croisières et nous a menacés d'envoyer la GRC à nos troussees.

Nous pouvions imaginer des agents de la GRC qui escortaient des capitaines hors de leur navire parce qu'ils permettaient le jeu dans des eaux canadiennes, et nous nous sommes très vigoureusement opposés à cette tentative. Nous nous sommes finalement entendus avec le procureur général de la Colombie-Britannique, qui a apparemment l'autorité d'appliquer le Code criminel en Colombie-Britannique: pourvu que les machines soient entreposées sous clé et recouvertes dans les ports, de manière à ce qu'elles soient cachées à la vue des mineurs ou d'autres personnes, et pourvu qu'elles ne soient pas utilisées tant que le navire n'aura pas quitté le port, et qu'il n'y ait aucune plainte d'autres personnes, il permettrait que le jeu continue.

Il y a eu un cas, en 1985 ou 1986, où un navire du port de Montréal servait précisément au jeu. Le billet n'était vraiment pas cher. Le navire faisait la navette entre Montréal et les îles Saint-Pierre et Miquelon, et cela a fait toute une histoire. Je pense que «Thomson Holidays» était la société qui a été visée en 1986-1987, et cette entreprise a été fermée. Je pense que les policiers sont montés à bord, qu'ils se sont payés du bon temps pendant toute la durée de la croisière, puis qu'ils sont revenus et ont arrêté tout le monde et fermer l'entreprise.

C'est donc ainsi que la loi a été appliquée jusqu'à maintenant, autant que je sache, en ce qui concerne la Colombie-Britannique et le Québec.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je vous remercie de votre intervention additionnelle, et je n'ai qu'une question à vous poser. Vous m'avez probablement entendu demander à M. Campbell si la formulation qu'il propose pourrait, accidentellement, ne toucher que le secteur des croisières, et je pense vous avoir entendu dire que ce serait le cas. Que pensez-vous de la suggestion que j'ai faite, à savoir que l'on fasse la distinction entre les navires qui sont équipés d'installations d'hébergement et ceux qui ne le sont pas?

M. Stevens: Ce serait devenir drôlement pointilleux.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui, peut-être, mais. . .

[Texte]

Mr. Stevens: I think we've got a damned good definition right now and we should stick with it. We can get all sorts of vested interest groups here saying that they want this little change and that little change, but there's a fairly broad-based change that satisfies most people, I think you will find.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Yes, but let's be fair. Your vested interest wants those specific changes in this legislation. Our job is to try to balance out the needs of the whole industry and the country. I'll put it to you whether my suggestion is a compromise that would work. Instead of having the criteria of 24 hours duration, just apply the restriction to ships that do not have accommodation.

Mr. Stevens: I think you're getting close to the right approach, then, when you're talking about only the day trip operation. That's fair enough.

• 1135

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Also on the west coast because the definition of the geographic thing talks about the Fraser River. The suggestion has been that we just talk about inland waters of Canada. Does the cruise industry have any difficulty with that suggested change?

Mr. Stevens: Not the major sector of the cruise industry, no.

The Chairman: Well, thank you, Captain Stevens, for your appearance with your other captain. Certainly your comments have been well noted. Thank you very much.

That's it for today, gentlemen. We're going to resume our hearings with the appearance of the minister at 3.30 p.m. on Thursday afternoon. We'll see everybody at the press conference tomorrow afternoon at 3.30 in the National Press Gallery.

The meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Stevens: Je pense que la définition que nous avons à l'heure actuelle est vraiment bonne, et que nous devrions la conserver. On pourrait facilement faire venir ici des groupes qui auraient des intérêts particuliers, pour venir vous dire qu'ils veulent que vous apportiez telle ou telle petite modification, mais il y a une modification de portée plutôt générale qui satisfait la plupart des gens, et je pense que vous le constateriez vous-même.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui, mais soyons justes. Ce sont les intérêts que vous défendez qui vous font désirer les modifications particulières qui sont abordées dans le projet de loi. Notre tâche consiste à concilier les besoins de l'ensemble de votre secteur et ceux du pays. Je veux savoir si ce que je propose est un compromis qui vous paraît satisfaisant. Plutôt du critère de la durée de 24 heures, la limite ne devrait s'appliquer qu'aux navires qui ne sont pas équipés d'installations d'hébergement.

M. Stevens: Je pense que cela pourrait aller pour ce qui est des excursions d'une journée. Cela me paraît acceptable.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Aussi, en ce qui concerne la côte ouest, dans la définition, il est aussi question du Fraser. On voudrait qu'il ne soit question que des eaux intérieures du Canada. Le secteur des croisières a-t-il des objections à l'égard de cette modification?

M. Stevens: Pas le nôtre, non.

Le président: Capitaine Stevens, je vous remercie de votre témoignage, et je remercie aussi votre collègue. Soyez assurés que nous prenons bonne note de vos observations. Merci infiniment.

Messieurs, c'est tout pour aujourd'hui. Nous reprendrons nos audiences avec la comparution du ministre à 15h30 jeudi. Nous nous reverrons tous à la conférence de presse qui aura lieu demain après-midi à 15h30, à la Tribune de la presse.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Northwest Cruiseship Association:

Ray Pedersen, President, Princess Tours;
John Creery, Canadian Legal Counsel;
David Angus, Ottawa Representative;
Richard C. Stevens, Secretary Treasurer.

From the Canadian Passenger Vessel Association:

Ian Campbell, Executive Director.

From the Chamber of Shipping of B.C.:

Richard C. Stevens, Executive Director.

TÉMOINS

De la Northwest Cruiseship Association:

Ray Pedersen, président, Princess Tours;
John Creery, conseiller juridique pour le Canada;
David Angus, représentant, Ottawa;
Richard C. Stevens, secrétaire-trésorier.

De l'Association canadienne de bateaux-passagers:

Ian Campbell, directeur général.

De la Chamber of Shipping of B.C.:

Richard C. Stevens, directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Thursday, March 12, 1992

Chairman: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le jeudi 12 mars 1992

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of current transportation issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, considération de questions d'actualité en matière de transport

APPEARING:

The Honourable Jean Corbeil,
Minister of Transport;

The Honourable Shirley Martin,
Minister of State for Transport.

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Corbeil,
ministre des Transports;

L'honorable Shirley Martin,
ministre d'État des transports.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 12, 1992
(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Member present: Don Blenkarn for Denis Pronovost.

Other Member present: Brian Gardiner.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Appearing: The Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport; The Honourable Shirley Martin, Minister of State for Transport.

Witnesses: From Transport Canada: Huguette Labelle, Deputy Minister; Ran Quail, Associate Deputy Minister, Commissioner, Canadian Coast Guard; David Wightman, Assistant Deputy Minister, Aviation; Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Airports Group; Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface; Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

The Minister of Transport made a statement, and with the Minister of State for Transport, answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee proceeded to consider other business.

Iain Angus moved,—“That the House of Commons Standing Committee on Transport extends its thanks to Les (Boxcar) Benjamin, M.P., Regina-Lumsden for his years of service to transportation.

As a Member of the Standing Committee on Transport, Les Benjamin has helped shape transportation policy as few other Canadians have done.

Congratulations and best wishes”.

The question being put on the motion, it was agreed to on division.

At 5:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 12 MARS 1992
(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Don Blenkarn remplace Denis Pronovost.

Autre député présent: Brian Gardiner.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Comparaissent: L'hon. Jean Corbeil, ministre des Transports; l'hon. Shirley Martin, ministre d'État aux transports.

Témoins: De Transports Canada: Huguette Labelle, sous-ministre; Ran Quail, sous-ministre associé, Commissaire de la Garde côtière canadienne; David Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation; Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports; Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjointe, Surface; Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination.

Le ministre des Transports fait une déclaration, puis lui-même et la ministre d'État aux Transports, répondent aux questions.

À 17 h 50, le Comité passe à d'autres travaux.

Iain Angus propose,—«Que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes remercie Les (Boxcar) Benjamin, député de Regina-Lumsden, pour les années qu'il a consacrées aux transports.

En tant que membre du Comité permanent des transports, Les Benjamin a été l'un des principaux artisans de la politique canadienne des transports.

Félicitations et meilleurs vœux».

La motion est adoptée à la majorité des voix.

À 17 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, March 12, 1992

• 1532

The Chairman: Welcome to the committee, Ministers. It's very nice to see you after all this time. We are very comfortable with the fact that we've had such substantial and good rapport with the department since the committee began its deliberations last fall. You've had an opportunity to peruse the report we presented to the House of Commons yesterday. We were delighted we were able to obtain a unanimous report. The subject-matter is one that's of great importance to all Canadians, as I am sure both of you appreciate. It's interesting, and from my perspective very satisfying, that we were able to come to an all-party agreement on the recommendations we feel are appropriate for the government to consider. However, that's not the purpose of the meeting today.

We welcome you to our proceedings. I'm sure you're familiar with the routine. I'll simply ask you to make your comments and then invite my committee members to comment or question, as they may feel appropriate. So please proceed.

Hon. Jean Corbeil (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. I think most of you know all the people around this table, but to make it official, I'd like to introduce Shirley Martin, Minister of State, who unfortunately will not be able to spend the whole duration of this meeting with us because she's on House duty and she has been exempted for half an hour to three-quarters of an hour; Lee Richardson, the Parliamentary Secretary; the Deputy Minister, Ms Huguette Labelle; and Mr. Ran Quail, Associate Deputy Minister.

• 1535

On the question you just raised, I had the opportunity last night to tell your colleague I was very impressed and grateful to all members of this committee for the excellent report you have prepared on high-speed rail. The recommendations contained in this report will be very useful in orienting the decision of the government when we have all the other components of what is now under way, namely the royal commission on passenger transportation for the year 2000 and thereafter and the joint or tripartite study we have undertaken at the Department of Transport of Canada with the departments of transport of Quebec and Ontario. When we have all these reports together, I think we will be able to make a better decision, because we will have different perspectives that will have been assembled during that period from now until about a year and a half from now.

That being said, Mr. Chairman and hon. members of the standing committee, I welcome this opportunity to review with you Transport Canada's challenges and to discuss some of our current priorities.

The Department of Transport's mission is to provide for a safe, environmentally sound, national transportation system consistent with a competitive economy and the achievement of Canada's goals. We will be accomplishing this mission with

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 12 mars 1992

Le président: Bienvenue au comité, madame la ministre et monsieur le ministre. Nous sommes heureux de vous revoir après tout ce temps. Nous nous réjouissons d'avoir eu de bonnes relations productives avec le ministère depuis le début des travaux du comité l'automne passé. Vous avez eu l'occasion de lire le rapport que nous avons présenté hier à la Chambre des communes. Nous sommes heureux du fait que le rapport est unanime. Le sujet du rapport a beaucoup d'importance pour tous les Canadiens, comme vous le savez sans doute. Fait intéressant, et, d'après moi, très satisfaisant, tous les partis se sont entendus sur les recommandations que, d'après nous, le gouvernement devrait étudier. Mais la réunion d'aujourd'hui n'a pas pour but d'étudier cela.

Nous vous souhaitons la bienvenue au comité. Je suis certain que vous connaissez notre façon de procéder. Je vous demanderai donc de faire vos remarques liminaires, puis nous passerons aux questions et commentaires des membres du comité. La parole est à vous.

L'honorable Jean Corbeil (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Je crois que la plupart d'entre vous connaissent tous les gens qui sont ici, mais j'aimerais tout de même vous présenter Shirley Martin, ministre d'État, qui malheureusement ne pourra pas rester avec nous jusqu'à la fin parce qu'elle doit être présente à la Chambre et qu'elle a déjà été exemptée d'une demi-heure à trois quarts d'heure; M. Lee Richardson, secrétaire parlementaire; M^{me} Huguette Labelle, sous-ministre; et M. Ran Quail, sous-ministre associé.

Concernant la question qui vient d'être soulevée, j'ai eu l'occasion hier soir de dire à votre collègue que je suis très impressionné par l'excellent rapport que vous avez produit à toute vitesse, et j'en remercie tous les membres du comité. Les recommandations de ce rapport aideront beaucoup le gouvernement à prendre une décision une fois que nous aurons assemblé toutes les autres pièces du processus en cours, c'est-à-dire le rapport de la commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs en l'an 2000 et après, ainsi que l'étude tripartite entreprise par les ministères des Transports du Canada, du Québec et de l'Ontario. Lorsque nous aurons en main tous ces rapports, je crois qu'il nous sera plus facile de prendre une meilleure décision, parce que nous connaissons alors les divers points de vue qui se seront fait entendre d'ici un an et demi environ.

Cela dit, monsieur le président et honorables membres du comité permanent, j'accueille avec plaisir la possibilité qui m'est donnée d'examiner avec vous les défis auxquels fait face Transports Canada et de vous présenter certaines de nos priorités.

La mission du ministère des Transports est de contribuer au maintien d'un système national de transport sécuritaire, respectueux de l'environnement et qui répond aux besoins d'une économie compétitive et à la réalisation des objectifs

[Texte]

much less in the way of resources than we have had in the past. The key to doing this will be the dedicated people at Transport Canada and the department's organizational culture. We will be a department that puts service to its clients first, that values and respects its employees, its clients, and the country, and that takes pride in its professionalism.

Monsieur le président, je fais appel à votre patience, car j'aimerais brosser un tableau du dossier avant de passer à des questions plus précises.

Nous savons tous que le transport joue un rôle essentiel dans l'économie canadienne. Nous vivons dans un pays très vaste où marchandises et passagers doivent être déplacés sur de longues distances. Le commerce international représente près de 25 p. 100 de notre rendement économique. Nous avons donc besoin d'un réseau de transport efficace et compétitif si nous désirons continuer de livrer une concurrence efficace sur les marchés mondiaux.

L'étendue même du secteur des transports en fait une composante importante de l'économie nationale. Les entreprises de transport produisent à elles seules près de 37 milliards de dollars par année, soit environ 6 p. 100 de notre rendement économique global. Si nous ajoutons à cela les dépenses du secteur de l'automobile, les investissements fixes des entreprises et les sorties de fonds publics, l'apport des services de transport dans l'économie nationale s'élève à environ 15 p. 100. L'industrie du transport, j'aime à le souligner, est la source d'environ 500,000 emplois directs au Canada.

Le coût du transport influe directement sur la valeur marchande des produits canadiens. Dans les cas des ressources naturelles et des produits agricoles, qui représentent un tiers environ de notre économie, les frais de transport constituent entre 25 et 30 p. 100 du prix à la livraison. Le transport peut représenter jusqu'à 50 p. 100 du coût de livraison de certaines exportations comme le charbon, par exemple.

L'industrie canadienne des transports subit le contrecoup de forces globales et continentales. Dans de nombreux secteurs, ces forces ont amplifié les problèmes causés par la récession. Dans les domaines maritime et ferroviaire, elles continuent de livrer une vive concurrence aux ports et chemins de fer canadiens.

L'industrie du camionnage a subi, quant à elle, la concurrence des transporteurs américains en raison de facteurs liés aux coûts d'exploitation. Les transporteurs canadiens sont obligés de prendre des mesures draconiennes pour demeurer compétitifs.

• 1540

L'industrie du camionnage a connu des moments difficiles l'an dernier. Les événements de l'été dernier ont exposé et fait ressortir ces difficultés. Depuis lors, cependant, nous avons établi un programme d'aide transitoire pour l'industrie qui vise des objectifs à plus long terme, comme la réduction des coûts d'approvisionnement en matériel et la création d'un institut de recherche sur le camionnage.

[Traduction]

du Canada. Nous devons mener à bien cette mission avec des ressources beaucoup plus limitées que par le passé. La clé du succès réside dans le personnel dévoué de Transports Canada et dans la culture organisationnelle du ministère. Avant tout, notre ministère accordera la priorité au Service à la clientèle, respectera et valorisera ses employés, ses clients et notre pays, et tirera fierté de son professionnalisme.

Mr. Chairman, with your indulgence, I would like to take some time to put my portfolio into context, before we move on to specific questions.

We are all aware of what an essential role transportation plays in Canadian economic life. We live in a vast country in which goods and people must be moved large distances. International trade accounts for approximately 25% of our economic output. We require an efficient and competitive transportation system to allow us to continue to compete effectively in world markets.

The size of the transportation sector itself makes it an important component of the total economy. Transportation firms generate about \$37 billion a year or about 6% of our economic output. If we include automobile expenditures, business fixed investment and government outlays, the economy's allocation for transportation services rises to about 15%. Approximately 500,000 people are employed directly in the transportation industry.

Transportation costs have a direct bearing on the market costs of Canadian goods. In the case of natural resources and agriculture products, which make up about one third of our economy, transportation costs account for 25 to 30% of the delivered price. Transportation can account for up to 50% of the cost to move some exports, such as coal, to market.

Canadian transportation is being affected by global and continental forces. In many parts of the industry, these forces have added to the problems caused by the recession. In the marine and rail modes, these forces continue to provide stiff competition to Canadian ports and railways.

The trucking industry has felt competition from U.S. carriers due to cost-related factors. Canadian carriers are taking drastic steps to remain competitive.

The trucking industry has experienced difficulties last year. The events of last summer exposed and highlighted these difficulties. Since then, however, we have established a transitional assistance program for the industry which is directed toward longer term objectives such as reducing equipments supply costs and the establishment of an institute for research and trucking issues.

[Text]

Mr. Chairman, I have examined some transportation issues within the broader context of the economy. I would now like to share some thoughts on our longer-term vision on specific programs, policies, and services, which will support the industry as a whole on the road to recovery.

The National Transportation Act of 1967 freed the modes to compete with one another. Twenty years later the economic regulatory reform legislation enacted by this government freed up competition within the modes. The legislation also brought safety and increased efficiency to the forefront as basic objectives of transportation policy.

The review of transportation economic regulatory legislation, announced on February 3, is now under way to identify and assess developments since economic regulatory reform was introduced in 1988. While transportation safety remains our highest priority and our regulations must reflect this, we must also, wherever possible, ensure that the most effective regulatory regime is in place in order that our transportation industry can be free to compete in a North American and global context.

Parallel to this effort will be the regulatory review announced in the recent federal budget. This is a commitment to tackle the regulatory burden. The government has asked the Standing Committee on Finance to identify: those regulations whose costs outweigh their benefit; alternatives to regulations, in particular more market-driven and less prescriptive approaches; areas where there is real potential for federal-provincial co-operation; areas where international harmonization should be pursued; and opportunities to reduce overlap and duplication in regulation.

The government has requested that the committee report back to the house by September 30, 1992. At the same time a systematic internal review of the existing regulatory burden in each department and each sector is being launched. We are pleased that Transport Canada is one of three departments at the forefront of this important initiative.

Regulations will be reviewed to make sure that: government intervention remains justified; regulation is the best among available alternatives; the design of the regulatory program maximizes the gain to beneficiaries in relation to the cost to Canadian governments, businesses and individuals; and resources are available to allow effective compliance and enforcement.

The Royal Commission on National Passenger Transportation has work in progress to provide a blueprint for passenger transportation in the long term. Once this work is completed, we will be able to determine whether additional refinements are needed to the basic legislative and regulatory framework. The policy vision of the government is to continue to remove inequities and to allow market forces to continue to shape how transportation services are provided.

[Translation]

Monsieur le président j'ai abordé certains aspects du transport dans le contexte plus vaste de l'économie. Je voudrais maintenant partager avec vous notre vision à plus long terme concernant des programmes, des politiques et des services précis, destinés à mettre l'industrie, dans l'ensemble, sur la voie de la reprise.

La Loi nationale sur les transports de 1967 a libéré les modes de transport pour qu'ils puissent concurrencer entre eux. Vingt ans plus tard, le gouvernement adoptait une réforme de la réglementation économique qui permettait aux transporteurs d'un même mode de se concurrencer. La loi a également fait de la sécurité et de l'efficacité accrues les objectifs fondamentaux de la politique des transports.

La revue de la réglementation économique des transports, annoncée le 3 février dernier, vise à définir et à analyser les changements survenus depuis le début de la réforme de la réglementation économique en 1988. Bien que la sécurité des transports demeure notre priorité, ce que doivent refléter nos règlements, nous devons aussi, autant que possible, mettre en place un régime de réglementation des plus efficaces, afin que notre industrie des transports soit libre de concurrencer en Amérique du Nord et dans le monde entier.

Parallèlement à cet effort, on entreprendra la revue de la réglementation annoncée dans le dernier budget fédéral. Cela témoigne de notre volonté de nous attaquer au fardeau de la réglementation. Le gouvernement a demandé au Comité permanent des finances de déterminer: les règlements dont les coûts dépassent les retombées; des solutions de rechange à la réglementation, en particulier des démarches plus axées sur le marché et moins normative; les secteurs où la coopération fédérale-provinciale présente de réelles possibilités; les secteurs possibles d'harmonisation internationale, et les possibilités de réduction du chevauchement et du double emploi dans les règlements.

Le gouvernement a demandé au comité de déposer un rapport à la Chambre des communes d'ici le 30 septembre 1992. Simultanément, on a lancé une revue interne systématique de la réglementation en vigueur dans chaque ministère et dans chaque secteur. Nous sommes fiers que Transports Canada fasse partie des trois ministères qui donnent l'exemple sur ce plan.

Les règlements seront revus au regard des objectifs suivants: que l'intervention gouvernementale demeure justifiée, que la réglementation soit la meilleure des solutions de rechange offertes, que le programme de réglementation soit conçu de façon à offrir aux bénéficiaires un maximum d'avantages par rapport au coût engagé par le gouvernement canadien, les entreprises et les particuliers, et que les ressources nécessaires soient affectées à leur application.

La Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs au Canada a également été chargée de dresser un plan à long terme pour le transport des passagers. Une fois son mandat achevé, nous pourrions déterminer si des changements additionnels doivent être apportés aux cadres législatif et réglementaire de base. L'objectif du gouvernement est de continuer de supprimer les injustices et de permettre aux forces du marché de continuer à modeler la prestation des services de transport.

[Texte]

Au cours des années 90, le transport sera un élément aussi stratégique qu'il l'était il y a 125 ans, lors de la Confédération. Le transport demeure un pilier de la prospérité et de la compétitivité du Canada.

Le transport sera considéré de plus en plus comme une partie intégrante de la chaîne de distribution dans son ensemble. Il reposera sur une gestion logistique et sur des systèmes de distribution sophistiqués faisant usage de l'échange électronique de l'information. Des professionnels compétents s'intéresseront de plus en plus aux systèmes de gestion et de distribution des clientèles et coordonneront les mouvements avec ceux des autres modes tout au long de la chaîne. C'est justement ce type de réseau de transport moderne et efficace que nous devons viser.

Transports Canada jouera un rôle de premier plan en travaillant étroitement avec les expéditeurs, les transporteurs et d'autres organismes de transport, afin de surmonter les nombreux obstacles auxquels se heurtent tous les modes de transport.

Nous favorisons une meilleure coordination entre ces modes en harmonisant la réglementation et en supprimant les obstacles structurels ou réglementaires qui nuisent à la circulation et au transfert efficace du trafic.

• 1545

Nous ferons une large place à la recherche et au développement nécessaires à l'innovation technologique.

Les facteurs écologiques doivent être abordés, et l'environnement sera pris en considération dans toutes les politiques du transport.

Safety has improved in the years since the 1987 National Transportation Act. The numbers indicate a downward trend in accident rates. Safety will continue to be our top priority in transportation. Of particular concern will be prevention of environmental damage. For example, the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability, together with this government's initial commitment to provide \$100 million to improve response capability and response posture, will make significant contributions to our environmental capabilities.

In response to the Auditor General's report and other factors, the Coast Guard has carried out an extensive review to improve and streamline its operations to free up resources which can be reallocated to urgent safety and environmental initiatives, new statutory responsibilities, and additional operational responsibilities. The resource reallocation involves a major restructuring of the fleet, as well as other efficiency measures. The federal government's Green Plan released in December 1990 outlined a commitment to ensuring a quick and effective response to marine pollution emergencies through early action on some of the key recommendations put forward by the public review panel.

[Traduction]

As we move through the nineties, transportation will be as strategic as it was 125 years ago, at Confederation. Transportation is a pillar of prosperity and Canadian competitiveness.

Transportation will be viewed more and more as an integrated part of the old distribution chain. It will depend on logistics management and sophisticated distribution systems using electronic interchange of information. Trained professionals will deal increasingly with the total distribution management systems of individual clients and will co-ordinate movements with other modes along the chain from end to end. It is this kind of modern, efficient transportation system we must aim for.

Transport Canada will take an active role in working with shippers, carriers and other transportation organizations to deal with the many challenges facing all modes of transportation.

We will encourage greater co-ordination between the modes by harmonizing regulations and removing any structural or regulatory impediments which inhibit the smooth flow and transfer of traffic.

Emphasis will be placed on research and development to support technological innovation.

Environmental issues must be addressed and these will be given full consideration in all transportation policies.

La sécurité s'est améliorée au cours des années, depuis l'adoption de la loi de 1987 sur les transports nationaux, comme l'indiquent les taux d'accidents à la baisse. La sécurité des transports demeurera au coeur de nos priorités. Nous nous attachons plus particulièrement aux activités de prévention des incidents écologiques. Par exemple, le rapport du comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin, ainsi que les 100 millions de dollars que le gouvernement s'est engagé à investir pour améliorer la capacité et les méthodes d'intervention, constitueront un important apport à nos mécanismes de protection de l'environnement.

En réponse au rapport du vérificateur général et pour d'autres facteurs, la Garde côtière a effectué une revue complète de ses activités, afin de les améliorer et de les simplifier, libérant ainsi des ressources qui pourront être réaffectées à des projets urgents liés à la sécurité et à l'environnement ou aux nouvelles responsabilités d'ordre législatif ou opérationnel. La réaffectation des ressources impose une restructuration en profondeur de la flotte et l'adoption d'autres mesures efficaces. Le plan vert du gouvernement fédéral, publié en décembre 1990, expose l'objectif d'assurer une capacité d'intervention rapide et efficace en cas d'incident de pollution maritime, en mettant

[Text]

Officials of the Canadian Coast Guard, Environment Canada, and Fisheries and Oceans are now preparing the government's response to the panel's full report, in consultation with key stakeholders.

By the same token, I announced this past Monday that we will be pursuing proposed regulations, now in the early draft stages, which will help to mitigate noise impact at Pearson International and other noise-sensitive airports. These proposed regulations will gradually reduce the fleet of noisy aircraft, beginning on December 31, 1995, with full phase-out by the year 2002. Industry and public consultations should begin on this matter this summer.

Des progrès considérables ont été réalisés dans le secteur de l'accessibilité des transports. À titre d'exemple, une série de mesures visant à aider les Canadiens handicapés a été annoncée dans le budget, à l'appui de la stratégie d'intégration des personnes handicapées lancée en septembre dernier au coût de 158 millions de dollars.

Cette question m'intéresse particulièrement. Je dispose d'un comité consultatif sur le transport accessible regroupant tous les secteurs de la collectivité. L'automne dernier, j'ai été heureux d'informer le Comité qu'en vertu de la stratégie gouvernementale, Transports Canada octroierait 24,6 millions de dollars en primes à l'industrie des transports pour améliorer l'accessibilité de ses services. La participation du Ministère s'est traduite par l'application de 14 mesures telles que l'aide financière destinée à l'acquisition de systèmes d'embarquement pour autocars, trains et petits aéronefs. D'autres mesures comprennent des ateliers, des activités de formation et des visites de sensibilisation aux besoins des personnes souffrant de troubles sensoriels et moteurs.

Je suis heureux des réalisations du Ministère dans le domaine de l'accessibilité et je crois fermement que cette nouvelle initiative permettra aux personnes handicapées de participer pleinement à tous les aspects de la vie au Canada.

We must cope with current pressures facing the transportation industry. The air industry is entering an era of increased global competition. As intended by economic regulatory reform, the industry is becoming more market driven. We will need to take a closer look at our domestic and international air policies, to increase the ability of Canadian carriers to thrive in a highly competitive global market.

Our negotiations to modernize the Canada-U.S. air transport agreement are designed to ensure the viability of both our airlines and to eliminate regulation that impede competitive opportunities. Nonetheless, this government is not immune or insensitive to the consequences of change, many of which, though international in origin, have exacted a toll on Canadian transportation industries. Therefore a series of measures were announced on December 6 of last year that will assist the transportation sector through refinements of the tax system.

[Translation]

en oeuvre dès que possible certaines des recommandations clés formulées par le comité d'examen public. Des représentants de la Garde côtière canadienne, d'Environnement Canada et des Pêches et des Océans préparent actuellement la réponse du gouvernement à l'ensemble des recommandations du rapport du comité, de concert avec les principaux groupes d'intérêts.

De même, j'ai annoncé lundi que nous entendions proposer des règlements, qui en sont au stade d'avant-projet actuellement, qui contribueront à diminuer l'impact sonore à l'aéroport international Pearson et aux autres aéroports exposés au bruit. Ces règlements commenceront à réduire le nombre d'appareils bruyants à compter du 31 décembre 1995 et les auront éliminés complètement en l'an 2002. Les consultations auprès de l'industrie et du public à ce sujet devraient commencer cet été.

On another front, major progress has been made in the areas of transportation accessibility. For example, a series of measures to assist Canadians with disabilities were announced in the budget. They build on the \$158 million strategy for the integration of persons with disabilities launched last September.

This is an area of keen interest to me. I have an advisory committee on accessible transportation involving all sectors of the community. Last fall, I was pleased to advise the committee that as part of the government strategy, Transport Canada would provide \$24.6 million in financial incentives to the transportation industry to improve accessibility for travellers. The department's participation includes 14 measures such as financial assistance for the acquisition of boarding systems for inter-city buses, trains and small aircraft. Other measures include workshops, training and awareness-raising tours to address the needs of persons with sensory and mobility impairments.

I am pleased with the department's achievements in the area of accessibility and I am confident this new initiative will go a long way towards ensuring that persons with disabilities can participate fully in every aspect of Canadian life.

Nous devons faire face aux contraintes auxquelles l'industrie du transport est maintenant confrontée. L'industrie de l'aviation entre dans une ère où la concurrence globale s'intensifie. Elle est de plus en plus régie par les forces du marché, comme le voulait la réforme de la réglementation économique. Nous devons examiner de plus près nos politiques sur le transport aérien national et international pour renforcer la position des transporteurs canadiens sur le marché mondial hautement compétitif.

Les négociations entreprises dans le but de moderniser l'accord canado-américain sur le transport aérien cherchent à assurer la viabilité de nos deux compagnies aériennes et à supprimer toute réglementation susceptible de nuire à leur compétitivité. Néanmoins, le gouvernement n'est pas à l'abri des conséquences du changement, dont quelques-unes, bien que d'origine internationale—ont frappé durement certaines entreprises canadiennes de transport. Il n'y est pas non plus insensible. C'est pourquoi il a annoncé, le 6 décembre dernier, une série de mesures de modification du régime fiscal visant à venir en aide au secteur des transports.

[Texte]

[Traduction]

• 1550

Of particular assistance to air, rail and trucking modes, these measures include a two-year loss offset program offering partial rebate of federal excise tax on diesel aviation fuel to benefit transportation business in exchange for a reduction in losses otherwise used to reduce figure income taxes—truckers, for example, will enjoy a similar rebate, particularly intended for independent owner-operators—capital cost allowance adjustment to reflect better the actual depreciation for both trucks and tractors and railways cars from 30% to 40% and 7% to 10% respectively, and finally, extending the exemption from withholding taxes to domestically used leased aircraft in addition to leases for international use.

As members of the committee are well aware, we are entering a new era of airport management in Canada. I am please to say that I will be signing agreements soon to transfer the Montreal integrated airport system and the international airports at Vancouver, Calgary and Edmonton to local airport authorities.

These transfers will allow the national airport system to operate in a more cost-effective manner, with enhanced potential for regional economic development. The local airport authorities will operate their respective airports under the terms of the federal government's 1987 airport transfer policy. The federal government will continue to provide for safety-related functions such as aviation and inspection services.

As you know, I announced yesterday with my colleagues, the Minister of Industry, Science and Technology, the Minister for International Trade, and the Minister of State for Transport, that we have decided to release a formal request for proposals inviting the private sector to finance the upgrading of Terminals 1 and 2 at Pearson International Airport and to manage them under a lease agreement.

The process to upgrade the two terminals is being started now to avoid congestion that would surely arise without this initiative in the not-too-distant future. At the same time, this project is expected to create up to 3,200 direct and indirect jobs each year for five years.

I fully expect that we will talk about this initiative in a few minutes when we move to your questions, so I will not belabour this issue now.

Another very important area that we are assessing is the development of a multimodal transportation strategy for the entire surface freight transportation system, including its links to the marine mode. This strategy is needed to obtain a better understanding of the relationship between modes and the trade-offs that can be developed between them.

Les nouvelles mesures qui revêtent une importance particulière pour les modes aérien, ferroviaire ou du camionnage comprennent: la mise sur pied, pour une durée de deux ans, d'un programme destiné à compenser les pertes subies par des entreprises de transport au moyen d'une remise partielle de la taxe d'accise fédérale sur le diesel et le carburant d'aviation, en contrepartie d'une réduction des pertes que ces entreprises utiliseraient, autrement, pour diminuer leur impôt sur le revenu. Les camionneurs, en particulier les voituriers—remorqueurs indépendants, bénéficieront d'une remise semblable. Le rajustement des taux de déduction pour amortissement, qui tiendront désormais mieux compte de la dépréciation réelle des camions-remorques et des wagons de chemins de fer. Ces taux passeront respectivement de 30 à 40 p. 100 et de 7 à 10 p. 100. Enfin, l'application aux aéronefs de location utilisés à l'étranger de l'exemption de retenues fiscales applicable aux aéronefs de location utilisés au Canada seulement.

Comme les membres du comité le savent, nous entrons dans une nouvelle ère de gestion des aéroports au Canada. Je suis heureux d'annoncer que je signerai sous peu des accords en vue de céder à des administrations aéroportuaires locales le réseau intégré des aéroports de Montréal ainsi que les aéroports internationaux de Vancouver, Calgary et Edmonton.

Ces cessions permettront d'exploiter le réseau aéroportuaire national de façon plus efficace sur le plan économique tout en favorisant le développement économique régional. Les administrations aéroportuaires locales exploiteront leurs aéroports respectifs en conformité avec la politique sur la cession des aéroports établie par le gouvernement fédéral en 1987. Le gouvernement continuera d'assumer la responsabilité des fonctions liées à la sûreté, comme les services à l'aviation et les services d'inspection.

Comme vous le savez, hier j'ai annoncé avec mes collègues, le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, le ministre du Commerce extérieur et la ministre d'État, que nous avons décidé de lancer un processus officiel de demande de propositions invitant le secteur privé à financer la modernisation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Pearson et à les gérer en vertu d'un bail.

Cette modernisation des deux aéroports est mise en branle dès maintenant pour éviter l'encombrement qui ne manquerait pas de se produire sans cette initiative. En plus, ce projet devrait créer jusqu'à 3,200 emplois directs et indirects chaque année pendant cinq ans.

Nous discuterons sûrement de cette initiative dans quelques minutes, lors de la période des questions; je ne vais donc pas m'y arrêter pour l'instant.

Un autre secteur à l'étude est celui de l'élaboration d'une stratégie de transport multimodal pour l'ensemble du réseau de transport de surface des marchandises, y compris les liens avec le transport maritime. Cette stratégie s'impose pour mieux comprendre les rapport intermodaux et les échanges qui peuvent s'effectuer entre eux.

[Text]

From an overall system's perspective, for example, what will be the respective roles of the highway and rail modes for the movement of freight? How will multimodal concerns affect the viability of ports, shipping, railways, and the trucking industry?

On the issue of high-speed passenger rail, the federal, Quebec and Ontario governments' feasibility study for a high-speed train in the Quebec City-Windsor corridor is under way. The feasibility of this technology which, as you have pointed out in your report, has been so successful in Europe and Asia, needs to be explored for Canada.

The standing committee's report on high-speed rail will, I am sure, be a useful tool in our ongoing deliberations, and publicly I want to thank you for all your hard work and your thoughtful treatment of this complex issue.

Speaking of rail issues, VIA provided some good news this year. The corporation increased its ridership and revenues by 5% and 7% respectively in 1991, allowing it to reduce its operating subsidy by \$8.5 million. Thus, in retrospect, what began as an exercise to streamline certain services in 1990 has ultimately resulted in today's VIA, a leaner, more efficient and trend-setting national passenger railway company.

Indeed, the newly structured VIA was deliberately altered to re-think the conduct of business in passenger rail, not only within the revised funding levels set by government but, more importantly, to meet the challenge of increasing its passenger load while operating a more cost-effective enterprise. Together with customer service and productivity improvements, VIA has significantly improved its revenue and ridership levels.

• 1555

I have spoken at length about some of the issues and challenges facing Transport Canada and the transportation industry in 1992. In concluding my remarks, I would like to congratulate and applaud the over 20,000 men and women who are Transport Canada and who have accomplished and will continue to accomplish what my government has asked of them.

The Commons Standing Committee on Transport has a reputation as one of the busiest and hardest-working committees on Parliament Hill. As Minister of Transport, I'm proud to be affiliated with such a dedicated group, and I look forward to your co-operation and contributions as we deal with the transportation priorities of the future.

Thank you for your attention, Mr. Chairman and hon. members. My colleague, the Minister of State for Transport, and I will be pleased to take your questions now.

The Chairman: Thank you very much for such an in-depth presentation, Mr. Minister. I'm sure it will contribute substantially to the members' thought processes as they deliberate on the material and formulate their opinions and questions.

[Translation]

Dans une perspective globale, par exemple, quels seront les rôles respectifs du transport routier et du transport ferroviaire dans le déplacement des marchandises? En quoi le transport multimodal touchera-t-il la viabilité des ports, des expéditeurs, des sociétés ferroviaires et de l'industrie du camionnage?

En ce qui concerne le transport ferroviaire des voyageurs par train à haute vitesse, l'étude de faisabilité du gouvernement fédéral, en collaboration avec les gouvernements du Québec et de l'Ontario, concernant l'exploitation d'un train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor démontre que la faisabilité de cette technologie, qui a connu un très grand succès en Europe et en Asie, doit être explorée au Canada.

Le rapport du Comité permanent des transports sur le train à haute vitesse sera, j'en suis sûr, un outil précieux pour nos délibérations, et je tiens à vous remercier tous publiquement de votre excellent travail et de la sensibilité dont vous avez fait preuve dans ce dossier délicat.

Toujours dans le domaine ferroviaire, VIA a annoncé de bonnes nouvelles cette année. Le nombre de ses passagers et le montant de ses revenus se sont accrus de 5 p. 100 et de 7 p. 100 respectivement en 1991, lui permettant ainsi de réduire sa subvention d'exploitation de 8,5 millions de dollars. Donc, en rétrospective, ce qui avait débuté en 1990 comme un exercice de rationalisation des services a permis à VIA de renaître sous un nouveau jour: une compagnie nationale de transport ferroviaire des voyageurs qui est plus svelte, plus efficace, et qui marque le début d'une nouvelle tendance.

En fait, VIA Rail a délibérément modifié sa toute nouvelle structure et repensé en profondeur le mode d'exploitation du transport commercial des voyageurs par rail, et ce, non seulement pour respecter les derniers niveaux de financement établis par le gouvernement, mais encore, et c'est là l'important, pour réussir la tâche à la fois exigeante et stimulante d'accroître sa clientèle tout en fonctionnant à la manière plus rentable d'une entreprise. Grâce à l'amélioration de ses services aux voyageurs et de sa productivité, VIA est parvenue à hausser ses revenus et son taux d'utilisation.

J'ai parlé abondamment des difficultés qu'auront à surmonter Transports Canada et l'industrie des transports en 1992. En terminant, j'aimerais féliciter et applaudir les quelque 20,000 hommes et femmes qui constituent Transports Canada et qui ont accompli et continuent d'accomplir ce que mon gouvernement leur demande.

S'il faut en croire sa réputation, le Comité permanent des transports est l'un des comités les plus occupés et les plus acharnés au travail de la Colline. En tant que ministre des Transports, je suis fier d'être associé à ce groupe si dévoué, dont j'espère la collaboration et la participation dans la recherche de solutions aux problèmes prioritaires des transports.

Merci de votre attention, monsieur le président et membres du comité. Ma collègue, la ministre d'État aux transports, et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup pour cet exposé si complet, monsieur le ministre. Je suis persuadé qu'il contribuera substantiellement à alimenter les pensées des membres du comité lorsqu'ils se pencheront sur ces questions, présenteront leurs opinions et poseront des questions.

[Texte]

Mr. Manley.

Mr. Manley (Ottawa South): Mr. Minister, as a new member of the committee, I'd like to welcome you to our committee. I gather from my colleagues it's your first visit here since becoming minister. I expect we'll have a very interesting afternoon.

You're quite right in guessing we might want to talk a bit about the announcement this week concerning Pearson International Airport. As you know, it's of interest to many of us, particularly in view of some of the response to your announcement yesterday that's come already from the industry, from local and provincial political leaders, all of whom seem to question whether this is such a good idea at this particular time.

I take it from your remarks today, both here and in the House, you're looking at your projections of congestion as being the basis for proceeding now. But even when you look at those numbers, I find them a bit confusing, and I'd like you to try to explain some of those, in two ways. First of all, if you take the 1991 base figure and you use your 3% annual growth projection, the numbers don't add up in the way suggested in the report. In fact, by some calculations, including my own, it takes till 2005 to get to that level of congestion. Secondly, how do we get so congested unless you make certain assumptions about increased landings at the airport? As you noted in the House today, you're asking for proposals that assume the possibility the environmental assessment process will not permit runway expansion at the airport.

Perhaps you could explain those points to us.

Mr. Corbeil: As far as the projection is concerned, as you know, over the years Transport Canada has developed some methods of forecasting projected capacity and capacity needs in the future. Over the years, except for the 1991 recession, I think, when we experienced a drop quite similar—maybe not as severe—to the one we have gone through during the recent recession. . . and these forecasts were tabled with the ERP panel concerning the runways, and a number of people have testified to the correctness of our forecasting system.

We have deliberately taken these forecasts over the 13 years, starting from the level that existed prior to the recession. Instead of using the figures of 4.5%, as experienced during the past 10 years, we are using a 3% forecast for the next few years. The graphic of this demonstrates that at the 1997-98 level we will pass the actual capacity of 28 million, for which the three terminals in their present configuration permit.

• 1600

Mr. Manley: So in other words, you are assuming we did not have 1991; you are going back to pre-recession levels as your base point.

Mr. Corbeil: Yes.

Mr. Manley: I wish we could do that with the GDP as well.

[Traduction]

Monsieur Manley.

M. Manley (Ottawa-Sud): Monsieur le ministre, en tant que nouveau membre du comité, je vous souhaite la bienvenue. D'après ce que me disent mes collègues, c'est votre première visite depuis votre nomination. Je prévois que l'après-midi sera très intéressant.

Vous avez vu juste en pensant que nous voudrions parler un peu de l'annonce faite cette semaine au sujet de l'aéroport international Pearson. Comme vous le savez, cela intéresse beaucoup d'entre nous, surtout après la réaction que l'annonce que vous avez faite hier ait suscité de la part de l'industrie et des leaders politiques locaux et provinciaux. Tous semblent se demander si cette idée est opportune.

D'après ce que vous avez dit aujourd'hui ici et à la Chambre, vous agirez maintenant en fonction de vos projections sur la congestion de l'aéroport. Mais j'ai beau regarder les chiffres, je suis toujours confus. Pourriez-vous me les expliquer, au moins à deux chapitres? D'abord, si l'on prend les chiffres de base de 1991 et qu'on utilise votre facteur de croissance annuelle de 3 p. 100, les chiffres ne sont pas ceux qu'on trouve dans le rapport. D'ailleurs, d'après certains calculs, dont les miens, il faudrait attendre à l'an 2005 pour arriver à ce niveau d'encombrement. Deuxièmement, comment arriver à ce niveau sans présumer qu'il y aura un accroissement du nombre d'atterrissages à l'aéroport? Comme vous le disiez à la Chambre aujourd'hui, vous demandez des propositions qui tiennent compte de la possibilité que le processus d'évaluation environnemental ne permette pas l'augmentation des pistes de l'aéroport.

Pourriez-vous nous expliquer cela?

M. Corbeil: Pour ce qui est des projections, vous savez comme moi qu'avec les années, Transports Canada a mis au point des méthodes de prévision de la capacité et des besoins de capacité. Nous avons pris les chiffres des années passées, sauf pour la récession de 1991, qui nous a fait connaître une baisse assez semblable, bien que moins grave, à celle de la récession précédente. Ces prévisions ont été déposées au comité de l'évaluation environnementale se penchant sur la question des pistes, et bon nombre de personnes ont attesté l'exactitude de nos méthodes de prévision.

Nous avons délibérément fondé les prévisions sur les chiffres des 13 dernières années, à partir du niveau existant avant la récession. Nous avons remplacé le chiffre de 4,5 p. 100 d'augmentation réelle au cours des 10 dernières années par 3 p. 100 pour les quelques années à venir. Comme on le voit dans le tableau, c'est en 1997-1998 que le niveau atteindra la capacité des trois aéroports selon leur configuration actuelle, soit 28 millions.

M. Manley: Autrement dit, vous faites comme si 1991 n'avait pas existé. Vous fondez les chiffres sur les niveaux antérieurs à la récession.

M. Corbeil: Oui.

M. Manley: Il faudrait pouvoir faire de même avec le PIB.

[Text]

Mr. Corbeil: This is how forecasts have been made for the past 30 to 35 years. It is not possible, when working with projections, to establish exactly what the projection for one particular year will be, what the drop will be, and what the increase will be, as the increase in traffic does not go in a line like this; it goes with

des façons différentes de se manifester. Ce qui compte

is whether over a period of certain years our forecasts are right or not right. What we have experienced over the past 30 to 35 years is that our forecasts have always been valid over a certain period of time, and that takes into consideration that in some years there will be some drops.

Mr. Manley: Accepting for the moment that you can work from those projections, assuming they are correct, how are you going to land all those people at Pearson Airport unless you have runway expansion?

Mr. Corbeil: The request for a proposal that we are putting out now has two options.

Mr. Manley: I understand that.

Mr. Corbeil: The first option is without additional runways, as additional people will be landing at Pearson in the next few years whether there are additional runways or not. We have, over the past few years, experienced additional people landing at Pearson all the time, and we have to adjust to be able to handle these people as they come along.

Mr. Manley: So in other words, you are saying that the existing runways can accommodate that increased volume of traffic without having expansion?

Mr. Corbeil: It can handle a certain amount of traffic up to a certain level.

Mr. Manley: Is that level as high as you are projecting?

Mr. Corbeil: The level is higher than that. If there were additional runways and additional capacity at the terminals, I think we could handle something like 40 million people.

Mr. Manley: If the existing runways can handle the traffic you are projecting, which requires the work being done in Terminals 1 and 2, why are you asking for runway expansion?

Mr. Corbeil: I have just said that the potential total traffic that could be handled at Pearson with additional runways would run at about 40 million. If we do not get the additional runways, it would not be able to accommodate 40 million people. It might be 30-odd million people. So we are asking for upgrading of Terminals 1 and 2 to take into consideration and to accommodate the 30-odd million people who will be landing and departing from Pearson in the year 2000, as the threshold of the 28 million capacity that is now there will not be sufficient in 1997-98.

Mr. Manley: Maybe I am not very swift on this, but it seems to me what you have just told me is that the current runways can accommodate the landing of as many passengers as these refurbished terminals are going to be able to accommodate; and therefore I come back to you on why, therefore, you need additional runways.

[Translation]

M. Corbeil: C'est ainsi que les prévisions ont été établies pour les 30 à 35 dernières années. Avec des projections, il est impossible d'établir exactement quel sera le niveau pour une année donnée, s'il y aura une baisse, s'il y aura une augmentation. L'augmentation du trafic ne se fait pas suivant une ligne régulière, mais plutôt

shows itself in different ways. What matters is

si, sur une période d'un certain nombre d'années, les prévisions sont justes ou non. D'après notre expérience des 30 ou 35 dernières années, les prévisions ont toujours été valables pour une période de temps donnée. Il faut pour cela tenir compte des baisses se produisant certaines années.

M. Manley: Si on présume que l'on peut utiliser ces projections, qu'elles sont exactes, comment pourrions-nous voir autant d'atterrissages à l'aéroport Pearson s'il n'y a pas une augmentation du nombre de pistes?

M. Corbeil: La demande de propositions que nous faisons maintenant contient deux options.

M. Manley: Je comprends.

M. Corbeil: Dans la première option, il n'y a pas de pistes supplémentaires. Il y aura de plus en plus de gens atterrissant à Pearson au cours des prochaines années, qu'il y ait ou non des pistes additionnelles. Au cours des dernières années, le nombre de personnes atterrissant à Pearson a augmenté constamment. Il faut nous adapter pour pouvoir les recevoir à mesure qu'ils arrivent.

M. Manley: Autrement dit, les pistes actuelles peuvent accueillir un trafic accru, sans expansion?

M. Corbeil: Oui, jusqu'à un certain niveau.

M. Manley: Ce niveau est-il aussi élevé que celui que vous prévoyez?

M. Corbeil: Encore plus haut. S'il y avait des pistes supplémentaires et une capacité accrue des aérogares, nous pourrions accueillir jusqu'à 40 millions de personnes.

M. Manley: Si les pistes actuelles peuvent accueillir le trafic prévu, avec certains travaux aux aérogares 1 et 2, pourquoi demandez-vous un agrandissement des pistes?

M. Corbeil: Je viens de dire que le trafic total potentiel pouvant transiter à Pearson, avec des pistes supplémentaires, pourrait atteindre 40 millions de personnes. Sans les pistes additionnelles, nous ne pourrions pas accueillir 40 millions de personnes. Ce serait peut-être 30 millions et quelques. C'est pourquoi nous demandons la modernisation des aérogares 1 et 2, soit pour accueillir la trentaine de millions de personnes qui atterriront ou décolleront de Pearson en l'an 2000. La capacité actuelle de 28 millions de personnes ne suffira plus en 1997-1998.

M. Manley: Je ne comprends peut-être pas vite, mais il me semble que vous venez de dire que les pistes actuelles peuvent accueillir autant de passagers que les aéroports rénovés le feront. Par conséquent, je vous demande encore une fois pourquoi il faut des pistes additionnelles.

[Texte]

Mr. Corbeil: Again, I will try to be clear. Maybe I should speak in my mother tongue.

• 1605

M. Manley: Oui, continuez si vous le voulez.

M. Corbeil: Les trois terminaux actuels peuvent accommoder un maximum de 28 millions de passagers. S'il n'y a pas de nouvelles pistes, nous pourrions accommoder ultimement 31, 32 ou 33 millions de passagers. Si nous avons de nouvelles pistes, nous pourrions accommoder au-delà de 40 millions de passagers.

Pour accommoder les 31, 32 ou 33 millions de passagers que nous aurons sans les nouvelles pistes, nous devons augmenter la capacité des trois terminaux actuels. Leur capacité maximale, dans les circonstances actuelles, est de 28 millions de passagers. Selon nos prévisions actuelles, ce chiffre de 28 millions sera dépassé vers 1997-1998. Pour accommoder ces passagers supplémentaires sans pistes additionnelles, nous avons besoin de plus d'espace dans les terminaux 1 et 2. C'est pour cela que nous avons une deuxième option qui dit que, si la décision du panel environnemental est favorable à l'addition de nouvelles pistes, les proposeurs devront nous dire comment ils vont modifier la configuration de T 1 et T 2 pour qu'on puisse accommoder les passagers supplémentaires qui viendront à cause des nouvelles pistes.

I don't know if it is clearer.

Mr. Manley: No, it is not; but I will let that rest for the moment. I don't think my point is getting across to you either.

Let me ask you a question concerning the process you have announced, which obliges those interested in proposing to respond within 90 days from March 16. As you have already said, you have asked them to respond based on two hypothetical results from the environmental review.

Especially in light of the doubts that have already been expressed—widespread doubts, I am sure you would agree—about whether this should proceed, how do you intend to placate the public concern about whether this is a open and fair process, given the relatively short time span you are offering people to make a very complicated and comprehensive proposal? As you know, some of the concerns that have been raised in the press today, in *The Financial Post*, are related to the fact that proposals along these lines have been made by private developers in the past. Do you not think a 90-day timeframe creates, at the very least, an impression that some of those who have already done work on this are going to have an advantage in responding in that short timeframe?

Mr. Corbeil: The decision that we were going to go for this type of proposal was announced by my predecessor, Doug Lewis, in 1990. So since 1990 interested groups and individuals have known that at some time in the future there would be a request for proposals along those lines. This was public, and Doug Lewis made it quite clear at the time.

We are now going to issue a request for proposals. The people who are interested will pick up the RFP document as of next Monday. A few days later, 10 days or 2 weeks later, those who have picked up the RFP documents will be invited to a meeting at which they will be told what the procedures will be for them to be able to get the necessary information about the rents and the different leases, and also what is expected of them, and to show them the site and so on.

[Traduction]

M. Corbeil: Je vais m'efforcer d'être plus clair. Je devrais peut-être parler dans ma langue maternelle.

Mr. Manley: Yes, please, go on.

Mr. Corbeil: The three terminals together can accommodate a maximum of 28 million people. If there are not new runways, we will accommodate ultimately 31, 32 or 33 million passengers. If we do have new runways, we will be able to accommodate more than 40 million passengers.

To accommodate the 31, 32 or 33 million passengers that we would have without new runways, we would have to increase the capacity of the three existing terminals. Their maximum capacity, in present circumstances, is 28 million passengers. According to our forecasts, this figure of 28 million will be exceeded in 1997-98. To accommodate those supplementary passengers without additional runways, we will need more space in terminals 1 and 2. This is why we have a second option according to which the environmental panel allows additional runways. Propositions will have to tell us how to modify the configuration of terminals 1 and 2 in order to accommodate additional passengers that will come because of the new runways.

Je me demande si vous me comprenez mieux.

M. Manley: Non, pas vraiment. Mais je vais passer à autre chose. Je ne pense pas que vous me compreniez non plus.

Je vais vous poser une question au sujet du processus que vous avez annoncé et qui oblige les intéressés à faire des propositions dans les 90 jours qui suivent le 16 mars. Comme vous l'avez déjà dit, vous leur avez demandé de répondre en fonction de deux résultats hypothétiques de l'évaluation environnementale.

Étant donné les doutes déjà exprimés—et vous en conviendrez, répandus—sur l'opportunité d'aller de l'avant, comment voulez-vous atténuer les craintes du public quant à la transparence de ce processus, puisque vous donnez des délais très courts pour faire des propositions très complexes et très détaillées? Comme vous le savez, certaines des préoccupations exprimées dans les journaux d'aujourd'hui, dans le *Financial Post*, se rapportent au fait que des propositions semblables ont déjà été faites par des entrepreneurs privés. Ne pensez-vous pas qu'un délai de 90 jours donne l'impression, pour le moins, que ceux qui se sont déjà penchés sur la question auront un avantage dans cette course contre la montre?

M. Corbeil: La décision de demander ce genre de propositions avait été annoncée par mon prédécesseur, Doug Lewis, en 1990. Les groupes et les personnes intéressés savaient donc depuis 1990 qu'à un moment donné serait faite une demande de propositions de ce genre. C'était chose connue, et Doug Lewis s'était alors exprimé très clairement.

Nous allons maintenant faire une demande de propositions. Les gens intéressés pourront obtenir le document de demande de propositions dès lundi prochain. Quelques jours plus tard, dix jours ou deux semaines plus tard, ceux qui se seront procuré le document de demande de propositions seront invités à une rencontre où on leur expliquera les procédures à suivre pour obtenir les renseignements nécessaires sur les loyers, les baux. On leur

[Text]

Those who are interested in continuing the process will be asked to make a deposit to indicate their seriousness.

• 1610

I've said in the House, in answer to questions from different people, that this is not cast in stone. If some people who come and make their deposit showing that they are interested parties, start working and getting the information, and sometime down the road before the final date indicate to us that they need a few more days or weeks, this is not cast in stone. We can extend, within a reasonable timeframe, the period in which they can present their proposals. The 90-day period, I think, is sufficient for those who already have it in their minds that they are interested. For those who would start right now, if they show their good faith by making the required deposit within a reasonable period of time, and they work on proposal preparation, we will be able to witness whether they are working on that because they will be asked to come at different intervals to meet the Transport Canada project manager to obtain different information necessary for the preparation of their proposals.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I want to thank the ministers for taking the time to come before us today, especially Mr. Corbeil on his first visit here. We appreciate the working relationship you've developed as minister with members of this committee, as well as the working relationship we have with your staff. It's very helpful for us in terms of doing the job.

I want to deal very briefly with the question of Pearson Airport. We are expecting the report from the environmental assessment panel sometime this spring. Would it not make more sense, rather than asking developers to deal with a plan A and plan B, to wait until the assessment is out, so that people can evaluate the results of the assessment and also hear from the government what its intention is? Let's say that the assessment gives a green light for runways. Obviously any development that a developer would want to put forward might relate to the timing of those runways and traffic capacity.

The second part of my question also deals with a delay. We've only had a short period of experience with Terminal 3, and we're hearing all sorts of things about problems financially. The drop in the traffic doesn't help. Would it not be more prudent to have this committee, for example, do a public evaluation of the appropriateness of the privatization aspect and, secondly, deal with the question of whether there is a need for expansion of the terminal space at Pearson Airport at this time?

Mr. Corbeil: First of all, the environmental panel originally was supposed to have its hearings concluded and its report in by, I think, the fall of 1991. Now we are told that it's going to be the end of August 1992.

We have seen in Vancouver, in a very different environment where the airport is not located in as congested an area as Toronto, that there was almost no opposition. Eighty-five communities surrounding the airport had tabled resolutions approving the building of one additional runway. The hearings were completed in February of 1991. We got the report in September 1991.

[Translation]

dira ce qu'on attend d'eux, et on leur montrera les lieux, entre autres. Ceux qui voudront poursuivre devront faire un dépôt pour montrer leur sérieux.

À la Chambre, en réponse aux questions de diverses personnes, j'ai dit que ce n'était pas coulé dans le béton. Si quelqu'un se présente, donne un dépôt pour prouver son intérêt, commence à travailler et à recueillir l'information, mais quelques jours avant l'expiration du délai nous demandons une prolongation de quelques jours ou de quelques semaines, nous la lui donnerons. Nous pouvons prolonger le délai de présentation des propositions, mais raisonnablement. Je pense que pour ceux qui savent déjà qu'ils sont intéressés, la période de 90 jours est suffisante. Pour ceux qui commenceraient à zéro maintenant, s'ils prouvent leur bonne volonté en donnant un dépôt dans des délais raisonnables, s'ils travaillent à la préparation d'une proposition, nous saurons juger s'ils y travaillent, puisque nous leur demanderons à quelques reprises de venir rencontrer le responsable du projet à Transports Canada pour obtenir les renseignements nécessaires à la préparation de la proposition.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je veux remercier les ministres d'avoir pris le temps de venir nous voir, surtout M. Corbeil, qui comparait pour la première fois. Nous apprécions la relation de travail que vous avez créée, en tant que ministre, avec les membres de notre comité, ainsi que celle que nous avons avec votre personnel. Vous nous avez beaucoup aidés dans notre travail.

Je veux parler brièvement de l'aéroport Pearson. On attend le dépôt du rapport d'évaluation environnementale pour le printemps. Plutôt que de demander aux entrepreneurs de nous présenter un plan A et un plan B, ne serait-il pas plus intelligent d'attendre le dépôt du rapport, afin que l'on puisse évaluer les résultats de l'évaluation et connaître les intentions du gouvernement? Imaginons que l'évaluation donne le feu vert pour la construction de nouvelles pistes. Il est évident que toute proposition faite par un entrepreneur se fonderait sur le moment opportun de construire les pistes, en fonction de la capacité et du trafic.

La deuxième partie de ma question porte également sur un retard. L'aérogare 3 n'est ouverte que depuis peu de temps et, déjà, on nous parle de toutes sortes de problèmes financiers. La baisse du trafic n'a pas aidé. Ne serait-il pas prudent de demander par exemple à notre comité de faire une évaluation publique de l'opportunité d'une privatisation et, deuxièmement, de se pencher sur le besoin actuel d'agrandissement des aérogares à l'aéroport Pearson?

M. Corbeil: Pour commencer, le comité d'évaluation environnementale devait terminer ses audiences et présenter son rapport au plus tard à l'automne 1991, je crois. On nous dit maintenant que ce sera à la fin d'août 1992.

À Vancouver, dans un environnement très différent, l'aéroport n'étant pas situé dans une zone aussi encombrée que Toronto, il n'y a presque pas eu d'opposition. Les 85 localités autour de l'aéroport ont déposé des résolutions approuvant la construction d'une piste supplémentaire. Les audiences étaient terminées en février 1991, et le rapport déposé en septembre suivant.

[Texte]

[Traduction]

• 1615

The performance on these things indicates to us that the report on the runway in Toronto might be long in coming. The mitigation measures that have been enunciated in the panel report in Vancouver are very far-reaching. It is going to take a lot of time for the department to be able to evaluate whether it is a profitable venture to proceed with the mitigation measures. So we are probably going to experiment with something even more complicated in Toronto. According to our forecast, we have this ultimate date in 1997-98 when we could face a situation identical to what prevailed at Pearson in 1988-89.

Since there is no prejudgment of the runway hearing, and since this has nothing to do with the additional runways or not, we figure we can proceed with the upgrading of Terminals 1 and 2 on the basis of the airport staying as it is. We have added the additional option that if eventually there is a panel recommendation to proceed, if the recommendation is accepted and profitable, then the proposal has an option to tell us what they will do to accommodate the expansion and the upgrading of Terminals 1 and 2 to take into consideration the increased volume and the increased capacity that will be required as a result of the building of the three additional runways.

Mr. Angus: Mr. Minister, I want to turn now to VIA Rail. When your predecessor announced the major budget cut for VIA, at the same time he announced that the Government of Canada would instruct VIA that a number of routes were to be protected and service was to be provided. Certainly my colleague Brian Gardiner is concerned about Skeena; my colleague John Rodriguez is concerned about the Capreol-to-Winnipeg run, as is Bill Blaikie. Rumour has it that two years later, after the routes were protected and an internal study commissioned, it is at least a month and a half away before something is even ready to go to Cabinet, I don't even know to do what.

Can you give us an indication of what is happening with that study? What is the hold-up, and when can we expect to see something?

Mr. Corbeil: It was a study undertaken to examine all kinds of alternatives. We are pursuing the analysis of these studies, looking at how we can maintain the service to these remote areas and at the same time reduce our expenses. I think everybody will agree that on some lines where each traveller, each ride, is costing the taxpayers of Canada something like \$650, we have to examine what the alternatives are. So this is what we are doing now. We are actively pursuing that, and we hope to be able to come to definite alternatives, with very specific recommendations to Cabinet, within the next few months.

Mr. Angus: One of the concerns that have been raised, particularly by my colleague from Nickel Belt, is the decision by VIA to stop serving some of the protected settlements or scattered dwellings and cottages, as well as businesses, along

D'après les indications que nous avons eues jusqu'à présent, il semble que le rapport sur la piste de Toronto pourrait se faire attendre longtemps. Les mesures d'atténuation figurant dans le rapport du groupe de travail de Vancouver vont très loin. Il faudra beaucoup de temps au ministère pour déterminer s'il serait profitable de prendre des mesures d'atténuation. Il faudra donc probablement procéder à des expériences encore plus compliquées que celles de Toronto. Selon nos prévisions, nous pourrions faire face en 1997-1998 à une situation comme celle de Pearson en 1988-1989.

Puisque aucun jugement préalable n'a été fait en ce qui a trait aux audiences sur la piste et puisque cela n'a rien à voir avec l'ajout éventuel de pistes, nous estimons pouvoir aller de l'avant avec la rénovation des aérogares 1 et 2, l'aéroport demeurant tel quel. Nous avons cependant une autre option: si le groupe de travail recommande d'aller de l'avant, si cette recommandation est acceptée comme étant avantageuse, on pourra alors nous indiquer ce qui sera fait pour l'agrandissement et la rénovation des aérogares 1 et 2, compte tenu du volume et de la capacité accrus qui seront nécessaires par suite de la construction des trois pistes additionnelles.

M. Angus: Monsieur le ministre, passons maintenant à VIA Rail. Lorsque votre prédécesseur a annoncé que VIA subirait des réductions budgétaires importantes, il a aussi annoncé que le gouvernement du Canada ordonnerait à VIA de maintenir son service sur certaines lignes ferroviaires protégées. Mon collègue, Brian Gardiner, se préoccupe certainement de Skeena; mon collègue, John Rodriguez, s'inquiète du sort de la ligne Capreol-Winnipeg, tout comme Bill Blaikie. Selon certaines rumeurs, deux ans plus tard, après avoir déterminé quelles lignes seraient protégées et ordonné la tenue d'une étude interne, il faudra attendre encore un mois et demi au moins avant qu'un document soit présenté au Cabinet, et je ne sais même pas à quoi servira ce document.

Pourriez-vous nous indiquer où en est cette étude? Qu'est-ce qui a causé ces retards? Et quand pouvons-nous nous attendre à voir un document?

M. Corbeil: Dans le cadre de cette étude, on devait se pencher sur toutes les solutions possibles. Nous poursuivons notre analyse de cette étude afin de déterminer comment nous pourrions maintenir le service dans ces régions éloignées tout en réduisant nos dépenses. Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que, lorsqu'il en coûte environ 650\$ aux contribuables chaque fois qu'un voyageur prend le train sur certaines de ces lignes, nous devons examiner toutes les solutions. Et c'est ce que nous faisons actuellement. Nous y oeuvrons activement et nous espérons trouver des solutions claires et formuler des recommandations très précises au Cabinet, et ce, d'ici quelques mois.

M. Angus: Une des questions qui ont été soulevées, plus particulièrement par mon collègue de Nickel Belt, est liée à la décision de VIA de cesser de desservir des villages protégés, des chalets dispersés, ainsi que des commerces

[Text]

the line between Capreol and Winnipeg, but particularly in the Capreol area. It is my understanding that when your predecessor announced that these routes were protected, it was to ensure that those people who were captive to rail would continue to receive the service they had been getting all along. That is one of the reasons why the run was eliminated along the north shore of Lake Superior. They had road and air as alternatives. The transcontinental was put on the northern line because people who lived there had no other way of getting out or in.

• 1620

What VIA has done is eliminate what is called the flag stops unless you have a party of 10 or more. I have letters from people who have had cottages along that route for 20 to 25 years, who no longer can use the property that they own or lease, that they have enjoyed for those many years. At the same time, they believe VIA had a responsibility.

Mr. Minister, will you intervene with VIA to indicate that until such time as alternate decisions are made about the provision of services for those remote routes, or protected routes, whether it is through the transcontinental or through another kind of rail service, they are required to serve each and every location, whether it is a scheduled stop or a flag stop?

Mr. Corbeil: Well, one thing that we will certainly have to do is examine whether or not the examples you have identified fall within the remote area protection and what was the undertaking exactly that we expressed at the time, to make sure we respect our commitment in all areas.

Mr. Angus: I appreciate that, Mr. Minister, but I want to remind you that for the first two years after the directive was given, these flag stops were served. There is a reason why VIA has changed that. I agree with what they are doing in terms of speeding up the transcontinental train and reducing the number of hours it takes from east to west, but at the same time, I think they have failed to live up, at the very least, to the spirit of the directive, if not the actual technical nature of it. I would ask you to examine it in that light as well.

Mr. Corbeil: As I just mentioned, when we get into the spirit of things, we may have different interpretations. I will certainly look into what you have mentioned.

Mr. Angus: There is another area in terms of rail that I want to raise with you, actually a couple of areas. Could you advise the committee as to what CN's intention is in terms of the restructuring of the work force, restructuring of the company itself?

Mr. Corbeil: CN is an autonomous crown corporation and I am not aware, on a regular basis, of what they have in mind.

I have been informed of some restructuring that they would like to do to make themselves more competitive. They are examining different options, and at the end of the day they will have to make a decision in accordance with the objectives that we have given them as a government to operate on a commercially viable basis.

[Translation]

situés sur la ligne reliant Capr  ol    Winnipeg, spécialement dans la région de Capr  ol. Je crois savoir que votre prédécesseur avait annoncé que ces lignes seraient protégées afin de garantir à ceux qui dépendaient du service ferroviaire qu'ils continueraient de profiter du service dont ils avaient toujours joui. Voilà pourquoi, notamment, on a éliminé la ligne ferroviaire sur la rive nord du lac Supérieur: il y a là des routes et du transport aérien. On a décidé de faire circuler le train transcontinental sur la ligne du Nord, car les gens qui habitent dans cette région ne disposent d'aucun autre moyen de transport.

VIA a éliminé ce qu'on appelle les arrêts sur demande, sauf pour les groupes de dix personnes et plus. J'ai reçu des lettres de personnes qui, depuis 20 à 25 ans, possèdent un chalet situé le long de cette ligne ferroviaire et qui ne peuvent plus s'y rendre ou le louer comme ils avaient pu le faire pendant tant d'années. Ces gens estiment que VIA a une responsabilité à assumer.

Monsieur le ministre, interviendrez-vous auprès de VIA et indiquerez-vous à ses dirigeants que, tant qu'aucune décision n'aura été prise relativement à la prestation de services sur ces lignes éloignées ou protégées, que ce soit par train transcontinental ou autre, ils doivent desservir chacune de ces localités, qu'il s'agisse d'un arrêt prévu ou d'un arrêt sur demande?

M. Corbeil: Nous allons certainement étudier les exemples que vous avez cités afin de déterminer s'il s'agit bien de cas de protection de régions éloignées et ce que nous nous étions engagés à faire exactement à l'époque, pour nous assurer que nous avons rempli notre engagement à tous les égards.

M. Angus: Cela est très bien, monsieur le ministre, mais je tiens à vous rappeler que, au cours des deux ans qui ont suivi l'émission de cette directive, on a continué de desservir ces arrêts sur demande. VIA avait certainement une raison pour cesser de le faire. J'appuie l'accélération du train transcontinental et la réduction du nombre d'heures qu'il faut pour se rendre de l'est à l'ouest, mais, en revanche, j'estime que VIA n'a pas respecté l'esprit de la directive et en a même peut-être enfreint la lettre. J'aimerais que vous examiniez la situation sous cet angle.

M. Corbeil: Comme je viens de le mentionner, s'il nous faut étudier le respect de l'esprit de cette directive, nous aurons probablement des interprétations différentes. Mais j'examinerai certainement ce que vous avez porté à mon attention.

M. Angus: J'aimerais soulever une ou deux autres questions dans le domaine ferroviaire. Pourriez-vous indiquer au comité quelle est l'intention du CN en ce qui a trait à la restructuration de ses effectifs et de la société même?

M. Corbeil: Le CN est une société de la Couronne autonome, et ses dirigeants n'ont pas à me tenir au courant de leurs intentions.

Ils m'ont cependant fait part d'un plan de restructuration qu'ils envisagent afin de rendre la société plus compétitive. Ils examinent différentes options et, au bout du compte, il leur faudra prendre une décision conformément aux objectifs que le gouvernement leur a fixés, c'est-à-dire assurer la viabilité commerciale de la société.

[Texte]

Mr. Angus: Do you have any sense of the time line of that? Let's assume the worst-case scenario, that part of restructuring means a loss of employment. Is there a time line as to when they will be in a position to meet with their employees to say, at Transcona here are the job losses, at Thunder Bay here are the job losses, as well as at other communities along the line?

Mr. Corbeil: I am certainly not in a position to tell you when they will be in a position to do that. I know they are working on a plan of some sort to arrive again at the conclusion that they must be the most cost efficient in order to be able to meet the competition, because if they don't meet the competition, it will be a closure of the company and the cessation of operations. They have to come up with alternatives to rearrange their operations so that they meet the objectives that we as the government have given to them.

Mr. Angus: In terms of competitiveness, one of the elements is the excise tax on fuel that the Government of Canada charges the rail side. It is also matched anywhere from 4¢ to 15¢ by the provincial jurisdictions.

• 1625

Would it not help for the federal government, instead of just making a rebate, to eliminate that 4¢ excise tax and at the same time encourage the provincial sectors to eliminate theirs too? Quite frankly, it is a tax on rail to pay for roads, and I don't think anybody would agree with that. It certainly makes the railroads much less competitive.

Mr. Corbeil: It is always a question of balancing your bottom line. If we eliminate the tax in one area, we need that revenue, and we are going to have to impose it somewhere else. As I mentioned in my opening remarks, we are now examining a nationally integrated transportation system, with rail, trucks, and the other modes of transportation, to be sure we give them a level playing-field and they can be not only as competitive as possible but as cost-efficient. Of course, any amount spent on the transportation of goods has to be reflected in the sale price of these goods, and therefore it may make these finished products, delivered to their destination, uncompetitive because one of the main components is the transportation.

So we are working on that. We hope by the end of 1992 we will have developed a policy to make sure our transportation system is the most cost-efficient possible. As a trading country, we need to have a cost-efficient transportation industry.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Welcome to the committee, Mr. Minister. Thank you for being here.

I would like to ask you about the Canada-U.S. air treaty negotiations. We read in the newspaper that cabotage seems to be off the table now. I wondered if you could let us in on how we are getting along in pursuing our objective of getting greater access to the U.S. market for our carriers. . . and also the cities we visited, who want greater access to their particular communities, for the reasons they outlined.

[Traduction]

M. Angus: Pourriez-vous nous donner une idée du calendrier à ce sujet? Supposons que nous devons faire face au pire scénario et que la restructuration entraînera une perte d'emplois. Savez-vous quand les dirigeants du CN seront en mesure de rencontrer leurs employés pour leur dire que tant d'emplois seront supprimés à Transcona, à Thunder Bay et dans les autres localités?

M. Corbeil: Je ne peux vous dire quand cela sera possible. Je sais qu'on est à mettre au point un plan pour assurer l'efficacité et la compétitivité de la société, car, si le CN ne peut faire face à la concurrence, il devra fermer ses portes et cesser ses activités. Ses dirigeants doivent donc trouver des façons de réaménager les opérations afin de répondre aux objectifs qui leur ont été fixés par le gouvernement.

M. Angus: Un des facteurs de la compétitivité est la taxe d'accise sur le carburant imposée par le gouvernement du Canada aux compagnies ferroviaires, taxe qu'imposent aussi les provinces, où elle varie de quatre à quinze cents.

Au lieu d'offrir un remboursement de taxe, ne serait-il pas plus utile pour le gouvernement fédéral d'éliminer cette taxe d'accise de 4 cents et d'encourager les provinces à éliminer également leur taxe? À vrai dire, la taxe sur les chemins de fer sert à payer les routes, et je ne crois pas que les gens soient d'accord avec cela. Cela entrave de toute évidence la compétitivité des chemins de fer.

M. Corbeil: Là encore, il s'agit d'une question d'équilibre. Si nous éliminons la taxe dans un secteur, nous aurons tout de même besoin de l'argent qu'elle rapporte et nous devons aller chercher cet argent ailleurs. Comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, nous étudions actuellement un système de transport national intégré comprenant les chemins de fer, le camionnage et les autres modes de transport, afin de rendre équitables les règles du jeu et de permettre à ce mode de transport d'être non seulement concurrentiel, mais aussi rentable. Bien sûr, le coût du transport des marchandises est reporté dans le prix de vente de ces marchandises. Par conséquent, il se pourrait que les produits finis, livrés à leur destination, ne soient pas concurrentiels, puisque l'un des principaux éléments de leur prix, c'est le transport.

Nous étudions cette situation. Nous espérons avoir élaboré d'ici à la fin de 1992 une politique garantissant que notre système de transport est le plus rentable possible. Nous devons veiller à la rentabilité de notre industrie du transport, car l'économie de notre pays se fonde sur le commerce.

M. Atkinson (St. Catharines): Bienvenue au comité, monsieur le ministre. Merci d'être venu.

Ma question porte sur la négociation d'un traité sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis. On peut lire dans les journaux que la question du cabotage a été retirée des négociations. Pourriez-vous nous informer de la situation quant à notre objectif d'accroître l'accès de nos transporteurs au marché américain. . . de même qu'aux villes que nous avons visitées, qui désirent un plus grand accès aux collectivités, pour les raisons qu'ils ont fournies?

[Text]

Mr. Corbeil: At the last meeting, held in November or December, it was for us to put on the table what our expectations were and what we were looking for. It was at that time that cabotage was dropped from the negotiations, because our approach to cabotage in these bilateral negotiations was that different Canadian airlines would have cabotage rights in the U.S. but U.S. airlines would not have cabotage rights in Canada. It was put on the table to try to get that. It would have been a nice thing to have. But since our counterparts said they were prepared to discuss it if we were prepared to open the discussion to their having some cabotage rights also, but otherwise it was not acceptable, the negotiator dropped it at that time.

The goal is for us to have more access to U.S. destinations and to phase in access by the American airlines into the major airports of Canada. There is no limitation on number of other points in Canada, but at the major airports we need some protection, and this is why we are looking for a phase-in period.

At major airports in the U.S. where we will gain additional access, we also want a mechanism by which our airlines, once they have the authority to land at certain airports, will have access to gates and slots; otherwise it is useless. So we are pushing ahead to obtain gains, and it has been made clear at all negotiating meetings. . . This is our goal: to get a better deal for ourselves with these phase-ins and guarantees. If we don't succeed in getting them, there will be no new deal.

The next round of negotiations is going to take place at the end of March here in Ottawa, if I am not mistaken. In the meantime we have had to change our negotiator, because the one we had retired. The replacement is a very experienced person, in whom we have the best of confidence. At the next meeting it will be for the Americans to explain what their expectations are, and presumably at the following meeting the real negotiations will begin.

• 1630

Mr. Atkinson: Regarding the seaway, we know it is self-financing in terms of its operating expenses. And certainly in my area we appreciate the money that was put in for the refurbishing of the Welland Canal, which is continuing. With the economic situation and the set-backs we have had recently, that certainly helps this winter. The cost-recovery initiatives that were mentioned previously and the effect that was going to have on the marine industry and the entire transportation industry and ultimately the seaway in terms of how much it was going to cost to deliver the product, what stage are you at with the cost-recovery initiatives?

Mr. Corbeil: We are still at the consultation and evaluation stage of the paper that was put out for consultation. We have received a lot of input and a lot of good ideas.

[Translation]

M. Corbeil: Lors de la dernière rencontre, tenue en novembre ou décembre, c'était à notre tour de faire part de nos attentes. C'est lors de cette rencontre que le cabotage a été retiré des négociations, parce que, dans ces négociations bilatérales, nous voulions que différentes lignes aériennes canadiennes aient des droits de cabotage aux États-Unis, mais que les lignes américaines n'aient pas de droits de cabotage au Canada. La demande a été présentée. Nous aurions bien aimé qu'on y fasse droit. Cependant, nos homologues ont dit qu'ils ne seraient prêts à en discuter que si nous nous montrions disposés à envisager la possibilité de leur offrir également certains droits de cabotage. C'est pourquoi le négociateur a retiré cette demande.

Notre objectif est d'avoir un plus grand accès aux destinations américaines et d'accorder progressivement aux lignes américaines l'accès aux principaux aéroports du Canada. Pour ce qui est des autres points au Canada, il n'y a pas de limite, mais dans les principaux aéroports, il nous faut une certaine protection. C'est pourquoi nous voulons qu'il y ait un accès progressif.

Dans les principaux aéroports américains, auxquels nous aurions davantage accès, nous voulons aussi que soit mis en place un mécanisme permettant à nos lignes aériennes, lorsqu'elles auront l'autorisation d'atterrir dans certains aéroports, d'avoir accès aux portes d'embarquement et aux créniaux; sans ce mécanisme, cela ne sert à rien. Nous essayons donc de réaliser des gains, et cela a été dit clairement à toutes les rencontres de négociation. . . Notre objectif est d'améliorer notre situation grâce à ces mesures d'application progressive et à ces garanties. Si nous ne réussissons pas, il n'y aura pas de nouvel accord.

La prochaine ronde de négociation aura lieu à la fin de mars, ici à Ottawa, si je ne me trompe pas. Entre temps, nous avons dû changer de négociateur, puisque celui que nous avions a pris sa retraite. Le nouveau négociateur est très compétent, et nous avons toute confiance en lui. À la prochaine rencontre, ce sera le tour des Américains d'expliquer leurs attentes. Les vraies négociations commenceront probablement à la rencontre suivante.

M. Atkinson: Nous savons que la voie maritime finance ses propres dépenses de fonctionnement. Dans ma région, nous sommes certes très heureux de l'investissement qui a été fait pour la remise à neuf du canal Welland, dont les travaux ne sont pas terminés. Compte tenu de la situation économique et des coups durs que nous avons récemment encaissés, c'est une aide que nous apprécions beaucoup cet hiver. À quelle étape en est-on dans les initiatives de recouvrement des coûts dont on a parlé précédemment? Et quels en seront les effets sur l'industrie maritime, les transports et, finalement, la voie maritime, quant aux coûts de livraison des produits?

M. Corbeil: Nous en sommes encore à l'étape des consultations et de l'évaluation du document présenté aux fins des consultations. Nous avons reçu beaucoup de points de vue et beaucoup de bonnes idées.

[Texte]

I would like to mention here one very important beneficial effect the consultations had was one of the responses: that before you ask us to pay for the services, maybe you should look at your services to see if you can save some money, and if you save some money on your expenses, there will be less for you to want us to pay for. Thanks to the good services of the Coast Guard, they redeployed a number of their ships, decommissioned some of their ships, and also changed the way in which the vessels are manned. They went to a lay-day type of manning, where people, instead of working 40 hours per week and working on a regular shift basis, now work 12 hours a day for 28 days, and then have 20 days free. All this has resulted in savings of, how much, Mr. Quail?

Mr. Ran Quail (Associate Deputy Minister, Commissioner, Canadian Coast Guard): It has resulted in a reduction of 245 people, 10 ships out of service, and \$400 million less in capital expenses.

Mr. Corbeil: It is about \$400 million of reduction in capital expenses that would have been necessary, and as Mr. Quail said, 240 fewer people. This is an extremely important reduction in our expenditures, which is the direct result of the consultation.

Mr. Atkinson: I am certainly glad to hear that, because that was one of the suggestions of the marine side regarding the entire matter.

In terms of looking at the regulations by the finance committee—and you mentioned safety was paramount—I have a concern about whether that is the appropriate body to look at regulations in terms of safety. I am thinking of one example, pilots on the Welland Canal, and the requirement that they get on foreign ships and pilot them through the canal and the safety factor that presents. Are you anticipating that—

Mr. Corbeil: But the examination of the regulations is not going to be made by Finance. It is going to be made by the department itself. We are going to look at all our regulations, one by one, either bring them up to date or come to the conclusion that they are no longer necessary, or they need some readjustments and rewriting, and so on and so forth. But it is going to be done by the Department of Transport, not by Finance.

Mr. Atkinson: As you mentioned, I assume safety would be the overriding factor.

Mr. Corbeil: That is the paramount point of importance, as far as we are concerned.

Mr. Atkinson: With regard to VIA Rail, after the results which were great this year, after what had occurred, has any thought been given to giving VIA Rail its own legislative mandate so it can carry on its activities?

• 1635

Mr. Corbeil: I think it has been very refreshing to see that VIA adapted themselves to the budget constraints. When we imposed the cut in budgets on VIA in 1989, the immediate action was to say, well, we're going to cut a

[Traduction]

L'un des effets les plus positifs de ces consultations se trouve dans l'une des réponses reçues: avant de demander aux gens de payer les services, le gouvernement devrait peut-être voir de quelle façon il pourrait épargner dans la prestation de ses services; s'il est possible d'épargner au niveau des dépenses, les gens payeront moins. Grâce à ses bons services, la Garde côtière a redéployé un certain nombre de ses navires, déclassé certains autres et changé la façon de doter les postes sur ces navires. La Garde côtière a adopté un système de jours de planche, où les gens, au lieu de travailler 40 heures par semaine dans un système de quarts réguliers, travaillent maintenant 12 heures par jour pendant 28 jours, puis ont 20 jours de congé. Combien a-t-on ainsi économisé, monsieur Quail?

M. Ran Quail (sous-ministre associé, commissaire, Garde côtière canadienne): On a réduit les effectifs de 245 personnes, déclassé 10 navires et réduit de 400 millions de dollars les dépenses en capital.

M. Corbeil: Il s'agit d'une réduction d'environ 400 millions de dollars en dépenses en capital qui auraient été nécessaires et, comme M. Quail l'a dit, d'une diminution des effectifs de 240 personnes. Il s'agit d'une réduction extrêmement importante de nos dépenses, qui résulte directement de la consultation.

M. Atkinson: J'en suis très heureux, car c'était l'une des suggestions du secteur maritime sur cette question.

Pour ce qui est de l'étude des règlements par le Comité des finances—et vous avez dit que la sécurité était le facteur primordial—je me demande si ce comité est l'organisme le mieux en mesure d'étudier les règlements du point de vue de la sécurité. Par exemple, les pilotes du canal Welland doivent monter à bord des navires étrangers et les piloter sur le canal, avec tout l'aspect sécurité que cela représente. Prévoyez-vous que...

M. Corbeil: Ce n'est pas Finances qui étudiera les règlements, mais le ministère lui-même. Nous étudierons tous nos règlements, un à un, pour soit les mettre à jour, soit décider qu'ils ne sont plus nécessaires, qu'il faut les rédiger de nouveau ou les rajuster, etc. C'est le ministère des Transports, et non celui des Finances, qui le fera.

M. Atkinson: Comme vous l'avez dit, j'imagine que la sécurité sera le facteur primordial.

M. Corbeil: Pour nous, c'est le facteur primordial.

M. Atkinson: Compte tenu des excellents résultats obtenus par VIA Rail cette année, a-t-on considéré la possibilité de donner à VIA Rail son propre mandat législatif pour la réalisation de ses activités?

M. Corbeil: Nous avons été très heureux de constater que VIA Rail s'est adaptée aux restrictions budgétaires. Lorsqu'on a imposé des compressions à son budget en 1989, la première réaction de VIA a été de déclarer qu'elle

[Text]

number of things. Two months ago they announced an increased number of routes and frequencies and so on and so forth, while respecting the new cap on their budget. Therefore I think another approach, or another sense of service to the public, has inspired people at VIA now, because I think it's quite a result that they have achieved, increasing their ridership, increasing their revenues, and not counting on government subsidies as much as they used to do.

I think it has created a new atmosphere in VIA. This is why the re-examination of all regulations is of such paramount importance, because maybe in some areas we don't need some regulations or mandates and so on.

We have to re-examine the whole functioning of Transport Canada to see how we can modernize it and update it to contemporary requirements. You have an idea there that we will certainly note, and make sure we examine that possibility.

Mr. Atkinson: I'm glad to hear that, because a legislated mandate may help them in their quest to modernize, buy new equipment, reduce their costs, and streamline their entire operation, and help out with the entire rail system, as we saw. There are going to be feeders if we ever do get to the point of a high-speed rail system, and obviously you will have to take that into consideration as well.

Mr. Keyes (Hamilton West): Welcome to the committee, Mr. Minister, and I want to thank the Minister of State for sticking around. I know she wants to get back to her duty day. As our local voice in Cabinet from the area we both live in, I'd should like to have an answer for a question that will be coming up shortly.

Mr. Minister, just as an aside, do the terms of your RFP ask for the construction of new gates, whether or not the runways are built?

Mr. Corbeil: Not new gates, the rearrangement, the reconfiguration of Terminal 2 and Terminal 1. For Terminal 2 it's mostly the transborder and international side of the terminal that has to be refurbished.

Mr. Keyes: But whether there are runways or not, there will be no additional gates built?

Mr. Corbeil: I'm told that there may be some new gates in 1 and 2.

Mr. Keyes: Some new gates? One new gate? A hundred new gates?

Mr. Corbeil: No, no. What we are going to give to the groups interested is the amount of traffic that we expect, the forecast of the traffic over the next years. It will be up to them to present to us their proposal to be able to handle that traffic properly, taking into consideration that one-third of the traffic will go at all times to Terminal 3.

Mr. Keyes: I want to get a few cards on the table, if I can. Given the experience that the tenants in Terminal 3 are going through, their difficult times trying to pay their bills, to remain open inside Terminal 3, a private terminal, did you, sir, consult with the principal tenants in 1 and 2 before coming to this decision?

[Translation]

réduirait certains de ses services. Il y a deux mois, VIA Rail a annoncé qu'elle augmenterait le nombre de ses itinéraires et la fréquence des trains, etc., tout en respectant les nouveaux plafonds imposés à son budget. Les gens de VIA Rail semblent donc être inspirés par une nouvelle approche, un autre sens du service au public. Ils ont réussi un tour de force en augmentant leur clientèle et leurs recettes, sans compter comme par le passé sur les subventions du gouvernement.

Cela a créé un nouveau climat à VIA Rail. C'est pourquoi il est si important de réviser tous les règlements, puisque dans certains secteurs, nous n'avons pas besoin de certains règlements, de mandats, etc..

Nous devons réexaminer tout le fonctionnement de Transports Canada pour voir comment nous pouvons moderniser le ministère et l'adapter aux exigences contemporaines. Cela montre clairement que nous sommes prêts à examiner cette possibilité.

M. Atkinson: J'en suis heureux, car un mandat législatif pourrait aider VIA Rail à se moderniser, à acheter de l'équipement neuf, à réduire ses coûts, à rationaliser tout son fonctionnement et à améliorer le système de chemins de fer tout entier, comme nous l'avons vu. Il faudra bien qu'il y ait des lignes d'apport si nous voulons mettre au point un système ferroviaire à haute vitesse, et il faudra de toute évidence tenir compte de cela aussi.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bienvenue au comité, monsieur le ministre. Je tiens aussi à remercier la ministre d'État d'être parmi nous. Elle désire retourner à ses tâches, je le sais. Étant donné que c'est elle qui représente au Cabinet la région dans laquelle nous vivons tous deux, j'aimerais qu'elle réponde à une question que je poserai bientôt.

Monsieur le ministre, dans votre demande de propositions prévoit-on la construction de nouvelles portes d'embarquement, que les pistes soient ou non construites?

M. Corbeil: Non, pas de nouvelles portes, mais plutôt la réorganisation ou le réaménagement des aéroports 2 et 1. Dans le cas de l'aéroport 2, c'est surtout la partie qui sert au transport transfrontalier et international qui doit être réaménagée.

M. Keyes: Donc, qu'il y ait de nouvelles pistes ou pas, on ne construira pas d'autres portes d'embarquement?

M. Corbeil: On m'a dit qu'il pourrait y avoir de nouvelles portes aux aéroports 1 et 2.

M. Keyes: De nouvelles portes? Combien? Une? Cent?

M. Corbeil: Non, non. Nous fournirons aux groupes intéressés les prévisions du trafic aérien pour les prochaines années. C'est à eux qu'il reviendra de nous présenter des propositions susceptibles de permettre de gérer adéquatement ce trafic, tout en tenant compte de ce qu'un tiers du trafic sera toujours acheminé vers l'aéroport 3.

M. Keyes: J'aimerais que nous mettions cartes sur table, si possible. Compte tenu des difficultés qu'éprouvent les locataires à l'aéroport 3 à payer leurs factures, à conserver leurs boutiques à l'aéroport 3, une aéroport privée, avez-vous consulté les principaux locataires des aéroports 1 et 2 avant de prendre cette décision?

[Texte]

Mr. Corbeil: Yes.

Mr. Keyes: What was their response?

Mr. Corbeil: They expressed their concern that we provide in the RFP and the ensuing documents that will be signed between Transport Canada and the winning proposal a mechanism where they will be protected from overcharges by the managers of the terminals. We will put in place a mechanism where it will not be open season for—

• 1640

Mr. Keyes: So it's the privatization of two terminals. You're going to place conditions on private enterprise in what kind of rent they can charge back from the people who are going to be operating the stores in the buildings they've renovated.

Mr. Corbeil: They will have to tell us in the proposal what mechanism they will put in place to assure us the shopkeepers and lessees will not be overcharged.

Mr. Keyes: Did you consult with the airlines; and if so, which airlines?

Mr. Corbeil: Yes. I had personal contact with the presidents of the two larger airlines. Canadian, of course, would prefer we transfer more traffic to Terminal 3, because this is where they operate from. Mr. Taylor, from Air Canada, was concerned with how they would be compensated for the capital they have expended over the past couple of years to modernize the domestic sector of Terminal 2. We have told them this is going to be requested in the RFP: that the proposers tell us how they will compensate Air Canada for whatever money they have expended in capital expenditures for the improvement of Terminal 2.

Mr. Keyes: Didn't the airlines also indicate to you that you, Mr. Minister, and the department were probably embarking on a pretty expensive solution to a problem that they see really doesn't exist and by their figures probably won't exist until well into the year 2000?

Mr. Corbeil: No, sir. Mr. Taylor only expressed this concern about the protection of their capital investment, and Mr. Eyton, from Canadian, only said he would prefer we allow Terminal 3 to be expanded rather than go this route.

Mr. Keyes: The people who have talked to me about this thing are saying that given the most conservative figures that have been released, which dispute your own figures, given the figures they believe to be—when you mathematically work them all out—even on the basis of some of the indications we've had from the Department of Transport, we're not looking before the year 2003 before we have to worry about this kind of expansion.

I, and most of us, walk through Air Canada's Terminal 2, with well over \$100 million, \$125 million, spent renovating that terminal, and think it's lovely; it's a beautiful new terminal. Given the work that's already been done on

[Traduction]

M. Corbeil: Oui.

M. Keyes: Quelle a été leur réponse?

M. Corbeil: Ils ont dit qu'il faudrait prévoir, dans la demande de propositions et dans les documents qui seront par la suite signés par Transports Canada et le soumissionnaire choisi, un mécanisme pour les protéger des majorations que pourraient imposer les administrateurs des aéroports. Nous mettrons en place un mécanisme qui empêchera ceux-ci d'augmenter à leur guise. . .

M. Keyes: Il s'agit donc de privatiser deux aéroports. Vous allez imposer aux entreprises privées des conditions quant au loyer qu'elles pourront demander aux exploitants des commerces situés dans les immeubles qu'elles auront rénovés.

M. Corbeil: Les entreprises devront nous dire dans leur proposition quel mécanisme elles mettront en place pour garantir que les boutiquiers et les locataires ne payent pas des loyers trop élevés.

M. Keyes: Avez-vous consulté les lignes aériennes? Si oui, lesquelles?

M. Corbeil: Oui. J'ai communiqué personnellement avec les présidents des deux grandes sociétés aériennes. Bien sûr, Canadien préférerait que nous transférions davantage de vols à l'aéroport 3, puisque c'est à partir de là qu'elle fonctionne. M. Taylor, d'Air Canada, s'inquiétait de la compensation que pourrait recevoir sa société relativement aux investissements qu'elle a faits au cours des deux dernières années pour moderniser le secteur des vols intérieurs de l'aéroport 2. Nous lui avons répondu que cela ferait partie de la demande de propositions, c'est-à-dire que les soumissionnaires devraient nous dire quelle compensation ils verseront à Air Canada au titre des investissements en immobilisations consacrés à l'amélioration de l'aéroport 2.

M. Keyes: Les sociétés aériennes ne vous ont-elles pas dit également que vous, monsieur le ministre, et le ministère étiez sans doute en train de vous engager à régler de façon coûteuse un problème qui, d'après leurs chiffres, n'existe pas encore et n'existera qu'après l'an 2000?

M. Corbeil: Non, monsieur. M. Taylor ne nous a fait part que de son inquiétude quant à la protection des investissements en capital d'Air Canada, et M. Eyton, de Canadien, nous a simplement dit qu'il préférerait que nous permettions l'expansion de l'aéroport 3, au lieu de ce projet.

M. Keyes: Les gens qui m'ont parlé de ce projet m'ont dit que, si l'on tient compte des chiffres les plus conservateurs qui ont été publiés, qui entrent en conflit avec les vôtres, si l'on considère les chiffres qu'ils croient être justes—après un calcul mathématique—même en tenant compte de certains renseignements obtenus du ministère des Transports, nous n'avons pas à nous préoccuper d'une telle expansion avant l'an 2003.

Comme la plupart d'entre nous, je connais bien l'aéroport 2 d'Air Canada. Grâce aux quelque 125 millions qui ont été consacrés à sa rénovation, c'est une très belle aéroport. Compte tenu des travaux qui ont déjà été réalisés

[Text]

Terminal 2 underground, with the garage and all that kind of thing, and given that new gate space is... we may need some gates, we may not need some gates, because after all, if we don't get the runways we're going to have to settle with our maximum number of flights, which as far as we know will go to only 2,000 or 3,000 or 5,000... So even if there is an increase, even if there is the construction of three runways and there is a market increase in the number of flights coming in, suddenly these flights are now going to be waiting. Instead of in Pittsburg, they'll be able to land on one of the three new runways, but they'll have to taxi over to somewhere and sit waiting for a gate to open up.

Given all the facts that have been laid out before you and before us, one has to sit back and ask, why the bum's rush on expansion? Why the sudden eagerness to jump into something to ensure we get proposals in quickly, based on all the figures you have, based on all the evidence that's been before us, and based on all the work that's been done at Pearson already?

Mr. Corbeil: As I mentioned before, it's not a decision that was just taken. The principle of the decision was taken in 1990 and announced by my predecessor, Doug Lewis. At the time he said we would do it when the EARP makes its report. But time is advancing. I do not dispute the fact that some people might not be in agreement with our forecasts, but our forecasts are based on past experience and they have proved to be—

• 1645

Mr. Keyes: On pre-recession experience.

Mr. Corbeil: Yes, but we also have other eras during the past 35 to 40 years when there has been a recession, and over a long period of time our forecasts have proved to be correct. The experience of the past few years—again, it's 4.5% growth per year, and we're using only 3% growth per year.

I don't expect that people will all come to unanimous consent or unanimous agreement on a decision that we take in preparation for the future, because we have to use forecasts and, of course, nobody ever knows the future. We are basing our decision on forecasts that have proved to be accurate in past years.

We know it's going to take about five years to complete that work at Terminal 1 and 2, and because we are now in 1992 and we know we are going to be short of capacity according to our forecast in 1997-98, we think it's time to proceed. It just happens that because we are in a depressed economy, it's an even better decision, because the developers or the proposers are going to get better prices for the renovation. It's also going to be easier to do whatever work is necessary now. There will be more leeway because of the reduced traffic.

Mr. Keyes: I have a question for the Minister of State, our voice in Cabinet in the area where we live. Given the announcement of this RFP, and given that you get the feeling that the three runways at Pearson are going to

[Translation]

sous l'aérogare 2, au niveau du garage, entre autres, et compte tenu de ce que les nouvelles portes... Nous aurons peut-être besoin de nouvelles portes d'embarquement, peut-être pas, puisque si nous n'obtenons pas les pistes, nous devrons fixer un nombre maximum de vols, nombre qui pourrait n'être que de 2,000, 3,000 ou 5,000... Donc, même s'il y a une augmentation, même si l'on construit trois pistes et si le marché permet une augmentation du nombre des vols d'entrée, ces vols seront mis en attente. Au lieu d'atterrir à Pittsburg, ils pourront atterrir sur l'une des trois nouvelles pistes, mais les avions devront rouler au sol, se garer et attendre qu'une porte d'embarquement soit ouverte.

Compte tenu de tous les faits qui ont été portés à votre attention et à la nôtre, on peut se demander si cette expansion est vraiment nécessaire. Pourquoi veut-on tout à coup obtenir rapidement des propositions, compte tenu de tous les chiffres dont vous disposez, des témoignages que nous avons reçus, et compte tenu de tout le travail qui a déjà été réalisé à l'aéroport Pearson?

M. Corbeil: Comme je l'ai dit précédemment, cette décision n'est pas récente. Le principe qui la sous-tend a été adopté en 1990 et annoncé par mon prédécesseur, Doug Lewis. Il avait déclaré à l'époque que le ministère mettrait en oeuvre ce projet une fois le rapport du PEEE déposé. Mais le temps passe. Je ne nie pas le fait que certains ne sont pas d'accord avec nos prévisions, mais celles-ci se fondent sur notre expérience passée et se sont révélées...

M. Keyes: Une expérience acquise avant la récession.

M. Corbeil: Oui, mais au cours des 35 ou 40 dernières années, il y a eu d'autres périodes de récession, et nos prévisions se sont révélées justes sur une longue période de temps. D'après l'expérience des dernières années, la croissance est de 4,5 p. 100 par année, et nous nous fondons sur une croissance de 3 p. 100 par année.

Je ne m'attends pas à ce qu'il y ait accord unanime sur une décision visant à préparer l'avenir, car nous devons nous servir de prévisions et, bien sûr, personne ne connaît l'avenir. Nous fondons notre décision sur des prévisions qui se sont révélées justes par le passé.

Nous savons qu'il faudra environ cinq ans pour achever le travail aux aérogares 1 et 2, et nous croyons que c'est le moment d'agir, puisque nous sommes déjà en 1992 et que nous prévoyons une baisse de capacité en 1997-1998. En fait, cette décision est encore meilleure du fait que notre économie est en dépression, puisque les entrepreneurs et les soumissionnaires pourront faire les rénovations à un meilleur coût. Il sera plus facile de faire maintenant les travaux nécessaires. Puisqu'il y a moins de trafic aérien, ils auront davantage de latitude.

M. Keyes: Ma question s'adresse à la ministre d'État, la porte-parole de notre région au Cabinet. Compte tenu du fait que cette demande de propositions a été annoncée, et compte tenu du fait que vous croyez que les trois pistes

[Texte]

happen—it's evident that the policy of the government seems to be directed at the one major airport in southern Ontario, Toronto. That's where the priorities seem to lie. Madam Minister, as far as local or smaller airports are concerned in the area of Toronto, and I want to be specific and speak of Hamilton Airport—

Mr. Corbeil: What a surprise.

Mr. Keyes: Well, there are a lot of little airports around Toronto, and I'm sure the minister even knows the name of some of those around Toronto that are very interested in expanding.

With regard to Hamilton, is there still any kind of vision, either by herself or by the Ministry of Transport, as far as she knows, for Hamilton that would allow the facility to handle air traffic that may be diverted from Pearson? Is the government prepared to create incentives? I'm not saying to order airlines to do whatever, because you can't do that. We all understand that. Can incentives be created to make it easier or more convenient for the passengers or cargo to use Hamilton? Is Hamilton still in the picture?

Hon. Shirley Martin (Minister of State for Transport): First of all, Mr. Chairman, when the hon. member said he wanted to talk about a little airport, I automatically didn't think he was going to mention Hamilton, because I don't consider it a little airport.

Mr. Keyes: I will get down to it, Mr. Chairman: little used.

Mrs. Martin: As you know, I met with the new airport committee of Hamilton a couple of months ago, and they have some very definite plans for the airport. There are three private-sector people now looking at building hangar facilities at Hamilton Airport, and that has been one of the problems in the past. We haven't had hangar facilities there that have been large enough to do the servicing for large cargo, or large passenger aircraft, for that matter.

So they are moving in the right direction as far as expanding private-sector interest in the airport of Hamilton is concerned, but all the airports in southern Ontario are being studied under the southern Ontario study that's out there. It's partially done now; it will be completed once the information is in on Pearson. We're looking not only at Hamilton but also at the role of Toronto Island, Oshawa, Waterloo, as far as London. They were all included within that study. So there is a plan afoot for all the airports in southern Ontario, not just Toronto, but Toronto is our major international gateway to this country and it's one where we have to be prepared to meet the added business that's going to be received there.

[Traduction]

seront construites à l'aéroport Pearson. . . il est évident que la politique du gouvernement ne vise qu'un des grands aéroports du sud de l'Ontario, celui de Toronto. C'est à celui-là qu'on semble accorder la priorité. Madame la ministre, pour ce qui est des petits aéroports locaux de la région de Toronto, et je parlerai plus particulièrement de l'aéroport d'Hamilton. . .

M. Corbeil: Quelle surprise.

M. Keyes: Il y a beaucoup de petits aéroports près de Toronto, et je suis certain que la ministre sait lesquels d'entre eux voudraient bien prendre de l'expansion.

Prenons le cas de l'aéroport d'Hamilton; la ministre—ou le ministre des Transports—d'après ce qu'elle en sait, prévoit-elle encore que Hamilton pourrait recevoir le trafic aérien qui pourrait être détourné de l'aéroport Pearson? Le gouvernement est-il prêt à prendre des mesures d'incitation dans ce sens? Il ne s'agit pas de donner des ordres aux lignes aériennes; ce n'est pas possible. Nous savons tous cela. Peut-on prendre des mesures d'incitation de façon à ce qu'il soit plus facile ou plus pratique pour les transporteurs de passagers ou de fret d'utiliser l'aéroport d'Hamilton? A-t-on encore des plans pour cet aéroport?

L'honorable Shirley Martin (ministre d'État (Transports)): Premièrement, monsieur le président, lorsque l'honorable député a déclaré vouloir parler de petits aéroports, je n'ai pas pensé automatiquement à celui d'Hamilton, puisque j'estime qu'il ne s'agit pas d'un petit aéroport.

M. Keyes: Permettez-moi de me reprendre, monsieur le président: un aéroport peu utilisé.

Mme Martin: Comme vous le savez, j'ai rencontré il y a deux mois environ le nouveau comité de l'aéroport d'Hamilton, qui m'a fait part de plans bien précis pour l'aéroport. Trois entrepreneurs du secteur privé pensent maintenant à construire des hangars à l'aéroport d'Hamilton, réglant ainsi un des problèmes que cet aéroport a connus par le passé. Les hangars n'étaient pas suffisamment grands pour permettre l'entretien des gros avions de transport de fret ou de passagers.

Pour ce qui est d'accroître les intérêts du secteur privé dans l'aéroport d'Hamilton, il s'agit d'un pas dans la bonne direction. Cependant, la situation de tous les aéroports du sud de l'Ontario est examinée dans le cadre d'une étude réalisée sur le sud de cette province. Cette étude est partiellement achevée à l'heure actuelle; elle sera terminée lorsqu'on aura reçu les renseignements sur l'aéroport Pearson. Cette étude ne couvre pas seulement l'aéroport d'Hamilton, mais aussi ceux de Toronto Island, Oshawa, Waterloo, et même London. On a donc établi un plan pour tous les aéroports du sud de l'Ontario, pas seulement celui de Toronto. Cependant, Toronto est le principal centre de transit international du pays, et nous devons être prêts à y recevoir un trafic accru.

[Text]

[Translation]

• 1650

As a minister who went through 1988-89 and had to go to Toronto and put the cap on because we couldn't handle the traffic we had at that time, I can say it's very important that we don't find ourselves in that position in 1997-98. There's a definite role for Hamilton.

Mr. Keyes: Did you have any discussion at all with the minister, pre-decision on the RFPs, about whether Hamilton might be able to be figured into the solution rather than three new runways at Pearson, an expansion of Pearson, and privatization of Pearson?

Mr. Corbeil: Prior to asking for additional runways at Pearson, this whole matter was studied by Transport Canada, which concluded that the best solution was three new runways at Pearson, and this is why it was presented to the EARP process. If the eventual decision is not to build, if the panel report is not to build at Pearson, then that impacts on all the other airports in the southern Ontario area. The final master plan on the southern Ontario airports will be dependent on what happens at Pearson.

Mr. Keyes: So Hamilton has a better shot if we don't expand three runways at Pearson?

Mr. Corbeil: No. As you mentioned yourself in your opening remarks, you do not direct airlines to go where you would want them to go. They go where they feel the traffic will support them.

Mrs. Martin: As you know, there is interest in the airport by passenger scheduled service as well, because as soon as Canadian ceased their operation, immediately Pem Air and Air Laurentian came in with Ottawa-Montreal runs. We have Mesaba that's starting to Detroit at the end of April or the beginning of May, and we have United that is going to bring forward the Washington route. If you remember the press releases at the time Mesaba came forward, they saw a definite future for Hamilton, and that was why they were locating there.

Mr. Keyes: So did Canadian and Nationair.

Mrs. Martin: True.

Mr. Corbeil: You have your answer there.

Mrs. Martin: They see a future for it. I've always seen a future for Hamilton Airport, and I think the new committee is going to make a big difference.

The Chairman: Thank you for most of your questions, Stan.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Keyes: My apologies.

Mr. Angus: His questions were short. It was the answers that were informative.

J'ai traversé la période de 1988-1989, et j'ai dû me rendre à Toronto pour imposer des limites car il n'était pas possible de recevoir le trafic qu'il y avait à cette époque. Je suis donc en mesure de vous dire qu'il est très important de ne pas nous retrouver dans une telle situation en 1997-1998. L'aéroport d'Hamilton a certainement un rôle à jouer.

M. Keyes: Avez-vous discuté avec le ministre, avez-vous pris une décision préliminaire au sujet de la demande de propositions, pour savoir si l'on pourrait intégrer l'aéroport d'Hamilton à la solution au lieu de construire trois nouvelles pistes à l'aéroport Pearson, d'agrandir et de privatiser l'aéroport Pearson?

M. Corbeil: Avant de demander la construction de nouvelles pistes à l'aéroport Pearson, Transports Canada a étudié toute cette question et a conclu que la meilleure solution consistait à construire trois nouvelles pistes à l'aéroport Pearson. C'est pourquoi ce projet a été soumis au PEEE. Si l'on décide de ne pas construire, si le rapport du comité montre qu'il ne faut pas construire à l'aéroport Pearson, cela aura des répercussions sur tous les autres aéroports du sud de l'Ontario. Le plan directeur définitif concernant les aéroports du sud de l'Ontario dépendra de ce que l'on fera à l'aéroport Pearson.

M. Keyes: L'aéroport d'Hamilton a donc une meilleure chance si l'on ne construit pas trois nouvelles pistes à l'aéroport Pearson?

M. Corbeil: Non. Comme vous l'avez dit vous-même dans vos remarques, on ne peut pas dire aux lignes aériennes d'aller à un endroit plutôt qu'à un autre. Elles choisissent d'aller là où il y a suffisamment de trafic.

Mme Martin: Comme vous le savez, les lignes régulières de transport de passagers s'intéressent aussi à cet aéroport, car dès que Canadien a mis fin à son service Pem Air et Air Laurentian ont immédiatement commencé à offrir des trajets Ottawa-Montréal. Fin avril ou début mai, Mesaba commencera à desservir Détroit et United à se rendre à Washington. Dans les communiqués de presse sur les projets de Mesaba, si vous vous souvenez bien, on prévoyait un avenir prometteur à l'aéroport d'Hamilton, et c'est pourquoi Mesaba s'y était installée.

M. Keyes: C'est également le cas de Canadien et de Nationair.

Mme Martin: C'est juste.

M. Corbeil: La voilà, votre réponse.

Mme Martin: Ces compagnies estiment que l'aéroport a un bon avenir. Pour ma part, j'ai toujours eu confiance dans l'avenir de l'aéroport d'Hamilton, et je crois que le nouveau comité lui fera réaliser de grands progrès.

Le président: Merci de vos questions, Stan, du moins pour la plupart d'entre elles.

Des voix: Oh, oh!

M. Keyes: Pardonnez-moi.

M. Angus: Ces questions ont été brèves. Ce sont les réponses, qui ont été instructives.

[Texte]

Mr. Minister, will you confirm that your department is still working on legislation on substance abuse by Transport workers, and that your timetable is such that you want to have something tabled in the House by June? Is that correct?

Mr. Corbeil: Yes.

Mr. Angus: Can you give any indication of the direction you are heading? In a general way, is it pre or it it post?

Mr. Corbeil: We want to orient the legislation so that the whole program is really a program of help to the people. It cannot be a type of punishment program. We want to help the people who are in safety-sensitive positions in the transport industry if they have problems.

Mr. Angus: Is it fair to say it's modelled after what's called an employee assistance program as opposed to an investigative tool?

Mr. Corbeil: Right.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Corbeil: I don't know if you're aware that there's a pilot project going on in the B.C. trucking industry without the legislation, a pilot project based on the projected legislation. The latest information that I've had is that both the employees and the employers who are part of that pilot project are very happy.

Mr. Angus: I want to turn back to the aviation side of transport. As the minister, I think you know I'm a proponent of regulation as opposed to the marketplace, and I've found a strange ally today in the *Calgary Herald* editorial, which says:

The only way for Canada to regain the healthy airline industry promised with deregulation is for the government to get back into the business with a tough regulatory regime that controls market share in a manner that promotes competition without promoting destructive price wars.

In other words, it is pretty much the same situation the Tories started with back in 1984. The airlines are hardly in a position to object, ravaged as they are by healthy "competition". In fact, a sensible management would embrace re-regulation.

• 1655

The question I want to put to you based on that quite accurate description is that we have two major airlines left. They bottom lines aren't good. One's talking about merging with the other. The other one's talking about equity investment by non-Canadian entities. Something is going to give somewhere. I would suggest you have an opportunity to provide a return to stability. I guess in some ways what I'm asking for is a marketing board for airlines that allows them to provide the service or the product but to be able to afford to continue to do so without overcharging the users.

[Traduction]

Monsieur le ministre, est-il vrai que votre ministère travaille encore à un projet de loi sur l'abus d'intoxicants par les travailleurs du transport et que vous voulez déposer ce projet de loi à la Chambre d'ici juin?

M. Corbeil: Oui.

M. Angus: Pourriez-vous nous donner une idée de votre orientation? D'une façon générale, le projet de loi cherchera-t-il à prévenir ou à guérir?

M. Corbeil: Nous voulons orienter le projet de loi de façon à ce que le programme soit en fait un programme d'aide. Il ne saurait s'agir d'un programme disciplinaire. Nous voulons aider les gens qui occupent des postes critiques pour la sécurité dans le secteur du transport, s'ils ont des problèmes.

M. Angus: Est-il vrai que ce programme est conçu comme un programme d'aide aux employés plutôt que comme un instrument d'enquête?

M. Corbeil: C'est juste.

M. Angus: D'accord.

M. Corbeil: Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais il y a en Colombie-Britannique, dans le secteur du camionnage, un projet pilote non imposé par la loi. Ce projet est fondé sur la mesure législative prévue. D'après les derniers renseignements que j'ai reçus, les participants à ce projet en sont très heureux, tant les employés que les employeurs.

M. Angus: Revenons au transport aérien. En tant que ministre, vous êtes sans doute au courant de ce que je suis pour la réglementation plutôt que pour les forces du marché. J'ai constaté aujourd'hui que j'avais un allié imprévu au *Calgary Herald*, puisqu'on pouvait lire dans son éditorial:

Le seul moyen pour le Canada d'avoir cette industrie aérienne saine qu'on nous avait promise avec la déréglementation, c'est, pour le gouvernement, de réinstaurer un régime rigoureux de réglementation qui permet un contrôle des parts du marché de façon à promouvoir la concurrence sans favoriser des guerres de prix destructrices.

En d'autres mots, c'est à peu près la situation que les conservateurs ont trouvée en 1984. Les lignes aériennes sauraient difficilement s'y opposer, compte tenu des ravages qu'elles ont subis à cause de la saine concurrence. En fait, toute gestion sensée irait dans le sens de la re-réglementation.

La question que je souhaite vous poser, suite à cette description tout à fait exacte, concerne le fait qu'il ne nous reste plus que deux grandes sociétés aériennes dont les profits ne sont pas satisfaisants. L'une parle de fusionnement, l'autre de faire participer à son capital-actions des entités étrangères. Manifestement, il va falloir faire quelque chose. À mon avis, vous avez ainsi l'occasion de les aider à se stabiliser. Au fond, ce que je vous demande, c'est de mettre sur pied une sorte d'office de commercialisation des sociétés aériennes, pour leur permettre de continuer à fournir des services aux usagers canadiens, dans un contexte de rentabilité financière mais sans imposer des tarifs excessifs.

[Text]

Mr. Corbeil: It's been proven all over the world. In the different economies of the world, where people thought through legislation they could regulate to protect the users, we find after 75 years of these types of economies that they have been a failure. I am a very strong proponent of market-oriented economies, because I think they are the best tool to provide users with better service at the lowest cost.

This is why we have said repeatedly we want two airlines to keep operating in Canada. We have said to them, if you have other plans or other ideas, then come to us and we'll listen to your proposals. Despite all the rumours that have been carried in the news media, neither of the two major airlines has come to us with any proposal yet. So my presumption at this stage is that they are happy to work in a competitive environment. Until such time as they come with different proposals, I will continue to live with this understanding of the market, that if you have competition, at the end of the day you have better service and you have better prices.

Mr. Angus: I won't get into a debate on economics and when you have competition and when you have real competition, because you really need about 50 competitors to make it work properly. But we are potentially facing a situation where we'll be down to one major carrier.

In the House we can't get away with hypothetical questions, but would you be prepared to make a commitment that in the event that is what occurs, that we are down to one carrier, the Government of Canada will move to provide some protection, whether you call it regulation or something else, for the consumer and for the communities?

Mr. Corbeil: No, I will not envisage anything with a hypothesis as to whether this is going to happen or this is going to happen. The people better equipped to know what is best for their operations are the operators of these two airlines. I have indicated publicly many times that the principle guiding this government is that there should be two airlines to provide the competitive environment. If one or the other, or both, of the major airlines believe this should be changed in order for them to survive, our doors are open if they come to make a presentation with a detailed plan for what they want to do. At that time we will examine it and make a decision.

Mr. Angus: Even if they came before you jointly and said they want to be re-regulated?

Mr. Corbeil: Again, we will examine any proposal they come to us with. I am not saying what our answer will be. I am saying we will examine that.

[Translation]

M. Corbeil: L'inefficacité de ce genre de solution a été confirmée dans le monde entier. Quelle que soit l'économie considérée, là où l'on a cru pouvoir imposer des règlements pour protéger les usagers par voie législative, on constate, après 75 ans d'expérience, un échec absolu. Je suis un partisan indéfectible de l'économie de marché car je pense que c'est le meilleur système pour donner aux usagers de meilleurs services au moindre coût.

Voilà pourquoi nous ne cessons de répéter que nous souhaitons conserver deux compagnies aériennes au Canada. Si elles ont d'autres solutions à nous proposer, nous leur avons dit que nous étions prêts à les écouter. Malgré toutes les rumeurs répandues par la presse, aucune des deux grandes compagnies aériennes ne nous a encore adressé de proposition. Je dois donc en conclure quelles sont satisfaites du système de concurrence dans lequel elles opèrent actuellement. Tant qu'elles ne m'auront pas proposé autre chose, je continuerai à croire que l'existence d'un marché concurrentiel est le meilleur système pour obtenir le meilleur service au meilleur prix.

M. Angus: Je ne veux pas ouvrir ici un débat de théorie économique mais, puisque vous parlez de marché concurrentiel, vous savez bien qu'il faut au moins une cinquantaine de concurrents pour qu'il soit efficace. Or, à l'heure actuelle, nous risquons de nous retrouver avec une seule grande compagnie aérienne.

Je sais bien que la Chambre n'est pas le lieu idéal pour discuter de questions hypothétiques mais, si jamais nous devions nous retrouver avec un seul transporteur aérien, seriez-vous prêt à prendre l'engagement que le gouvernement du Canada prendrait des mesures, par voie réglementaire ou autre, pour offrir un certain degré de protection aux consommateurs et aux collectivités locales?

M. Corbeil: Non, je ne suis pas du tout prêt à envisager votre hypothèse. Je ne suis pas convaincu qu'elle va se réaliser. Les personnes les mieux placées pour en juger sont les gestionnaires des deux compagnies aériennes concernées. J'ai déclaré à maintes reprises que le principe fondamental de notre gouvernement est qu'il devrait y avoir deux compagnies aériennes pour préserver la concurrence dans ce secteur. Si l'une ou l'autre des deux grandes compagnies aériennes, voire les deux, estiment que le système doit être modifié pour leur permettre de survivre, nous sommes tout à fait prêts à les entendre, à condition qu'elles viennent nous proposer un plan détaillé. Lorsque nous en serons là, nous pourrions prendre une décision.

M. Angus: Même si elles viennent toutes les deux vous dire qu'elles souhaitent une nouvelle réglementation du transport aérien?

M. Corbeil: Je le répète, nous examinerons toute proposition qui nous sera soumise. Cela ne veut pas dire que nous y répondrons dans un sens ou dans l'autre, mais seulement que nous l'examinerons.

[Texte]

Mr. Angus: I have one final question in this area, Mr. Minister. Regarding the dispute with Singapore Airlines, particularly as it relates to that airline competing with Air Canada between Canada and Europe, as opposed to Canada and its base country, what's the current status of those negotiations, and at what point will Canada finally say enough is enough and stop them from abusing the agreement?

• 1700

Mr. Corbeil: This is why we indicated earlier that we would not renew the present agreement with Singapore Airlines. In the meantime, we have told them that the resolution of this problem could best be achieved through direct negotiation by the two airlines. This is what they are doing at the present time. Of course, everybody is bargaining hard to be the winner of the negotiations. But our belief is that before the deadline they will come to some agreement that will be satisfactory to both airlines.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. You did indicate that 5 p.m. was your deadline.

Mr. Corbeil: I can stay for another few minutes.

The Chairman: I know our shy and withdrawn member from Mississauga, Mr. Blenkarn, would like to ask a question.

Mr. Blenkarn (Mississauga South): Thank you very much, Mr. Chairman.

I was wondering if you could tell us what the estimated revenue receipts for Terminal 1 and 2 will be for the years 1990-91 and 1992-93.

Mr. Victor Barbeau (Assistant Deputy Minister, Airports Group, Department of Transport): The best I can answer is to give the figures for 1990-91, and I am giving them from memory. I apologize, Mr. Chairman, I do not have them written down.

For 1990-91, essentially the whole year the airport was operating T-1 and T-2 at more than full capacity, as the transfer over to T-3 happened only in February of that fiscal year. The gross figure, if I remember right, is about \$160 million. That is gross total revenue from airport operations.

Mr. Blenkarn: And what was the loss from that gross revenue when you allowed the Huang and Danczkay proposal in Terminal 3?

Mr. Barbeau: I don't know that. I would have to have the figures for this fiscal year, and I do not have those right now.

Mr. Blenkarn: Would it be possible for the department to get that for us?

Mr. Barbeau: Certainly.

Mr. Blenkarn: I am wondering what the rated capacity of passengers per year for Terminal 1 is.

Mr. Barbeau: Terminal 1 was originally built for \$305 million, if my memory serves me right. It was then upgraded to handle about 6 million passengers.

Mr. Blenkarn: So the figure of 6 million right now is the figure you are using when you determine capacity for Terminal 1?

[Traduction]

M. Angus: Dernière question à ce sujet, monsieur le ministre. Je voudrais savoir où en sont les négociations concernant le contentieux qui existe avec «Singapore Airlines» au sujet de la concurrence que fait cette compagnie à Air Canada entre le Canada et l'Europe, et non pas entre le Canada et Singapour. Quand votre gouvernement décidera-t-il enfin de mettre un terme à cet abus?

M. Corbeil: Nous avons déjà dit que nous n'allons pas renouveler l'entente actuelle avec *Singapore Airlines*. En revanche, jusqu'à la date d'expiration de cette entente, nous estimons, et nous l'avons dit, que c'est par des négociations directes entre les deux compagnies que l'on trouvera la meilleure solution à ce problème. Voilà notre position. Bien sûr, chacun s'efforce de négocier très dur pour sortir vainqueur du processus, et nous sommes convaincus que les deux compagnies aériennes parviendront à une entente satisfaisante avant la date limite.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Vous avez dit que vous devrez nous quitter à 17 heures.

M. Corbeil: Je peux rester encore quelques minutes.

Le président: Je sais que notre timide député de Mississauga, M. Blenkarn, aimerait vous poser une question.

M. Blenkarn (Mississauga-Sud): Merci beaucoup, monsieur le président.

Pourriez-vous nous dire quelles sont les estimations des recettes des terminaux 1 et 2 pour les exercices 1990-1991 et 1992-1993?

M. Victor Barbeau (sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports, ministère des Transports): Je peux simplement vous donner de mémoire le chiffre de 1990-1991, car, je m'excuse, monsieur le président, je n'ai pas de documents à ce sujet.

Pour cet exercice-là, qui représente en fait le premier exercice complet d'exploitation des terminaux 1 et 2 à plus de 100 p. 100 de leur capacité, étant donné que le transfert au terminal 3 n'est intervenu qu'en février, le chiffre brut est d'environ 160 millions de dollars, si je me souviens bien. Il s'agit là du revenu total brut des activités aéroportuaires.

M. Blenkarn: Et quelle a été la diminution de ces revenus bruts provoquée par l'acceptation du projet Huang et Danczkay pour le terminal 3?

M. Barbeau: Je ne le sais pas. Il me faudrait les chiffres de l'exercice financier en cours, mais je ne les ai pas.

M. Blenkarn: Pourriez-vous nous les communiquer?

M. Barbeau: Certainement.

M. Blenkarn: Pourriez-vous me dire quelle est la capacité officielle du terminal 1, en termes de passagers par année?

M. Barbeau: Si je me souviens bien, le terminal 1 avait coûté 305 millions de dollars, et il a ensuite été amélioré pour accueillir environ 6 millions de passagers.

M. Blenkarn: Donc, vous confirmez que la capacité d'accueil du terminal 1, selon vos services, est de 6 millions de passagers?

[Text]

Mr. Barbeau: Yes.

Mr. Blenkarn: And what is the rated capacity for Terminal 2?

Mr. Barbeau: About 12 million.

Mr. Blenkarn: And Terminal 3?

Mr. Barbeau: I am told 10 million or 11 million.

Mr. Blenkarn: If I am doing my mathematics correctly, that gives us a total capacity right now in terminals of 29 million passengers.

Mr. Barbeau: It is 28 million to 29 million.

Mr. Blenkarn: What is the estimated capacity of the airport this year? How many passengers do you expect will land there in 1991-92?

Mr. Barbeau: Probably about 18 million, 18.5 million, somewhere around there.

Mr. Blenkarn: And the anticipated growth is 3% per annum.

Mr. Corbeil: From the pre-recession figure of—

Mr. Blenkarn: When do you expect to get from 18 million to 21 million? Do you expect to go to 21 million this year?

Mr. Barbeau: I think we have to understand that the projections are based on fluctuating projections. If I understand correctly, the people who do these projections have put in the books that in the first few years following the recession there would be a boom in travel. So the increase would be higher than 3% per year. It would probably be 5% or 6% for a couple or three years. That is why you get these variations in interpretations. And I am quoting just from memory.

Mr. Blenkarn: Currently we are talking 18 million people. The pre-recession peak was 21 million people. And you believe you will get back to the pre-recession rate. When do you start increasing from the recession termination of 21 million at the rate of 3% per year? I guess I'm asking you a question everybody asks poor old Mazankowski: when's the recession over? It probably is over. The question really is, when are we going to have some significant growth from our current production?

Mr. Corbeil: I think what we could do is provide you with a chart where all the forecasts, starting from 1960 or something, are shown. That, of course, demonstrates a curve that goes like this, but if you look at it for each individual year it's not necessarily the same curve but you'll get like this, like this, like this. We make our projection on a long-term basis, but—

Mr. Blenkarn: How many planes per hour can land at Pearson today with the existing runway configuration and with the existing runways, maximum landings per hour, or plane movements per hour?

[Translation]

M. Barbeau: Oui.

M. Blenkarn: Et quelle est la capacité officielle du terminal 2?

M. Barbeau: Environ 12 millions.

M. Blenkarn: Et du terminal 3?

M. Barbeau: On me dit quelle est de 10 à 11 millions de passagers.

M. Blenkarn: Donc, si je fais l'addition, nous avons maintenant trois terminaux qui nous donnent une capacité totale de 29 millions de passagers.

M. Barbeau: De 28 à 29 millions.

M. Blenkarn: Quelle est maintenant la capacité réelle de l'aéroport, pour cette année? Autrement dit, combien de passagers l'utiliseront en 1991-1992?

M. Barbeau: Probablement environ 18 à 18,5 millions. Quelque chose comme cela.

M. Blenkarn: Et le taux de croissance prévu est de 3 p. 100 par an?

M. Corbeil: Si l'on prend les chiffres établis avant la récession. . .

M. Blenkarn: Quand pensez-vous arriver à 21 millions? Cette année?

M. Barbeau: Il faut bien comprendre que ces projections dépendent de facteurs très variables. Si je comprends bien, les analystes ont estimé qu'il y aurait une explosion du transport aérien dans les années qui suivront la récession. De ce fait, le taux de croissance devrait alors être supérieur à 3 p. 100 par an, pour atteindre probablement 5 ou 6 p. 100 pendant deux ou trois ans. Voilà pourquoi vous avez de telles fluctuations. Je vous rappelle que je cite ces chiffres de mémoire.

M. Blenkarn: Quoi qu'il en soit, nous parlons de 18 millions de passagers, à l'heure actuelle, alors que la crête, avant la récession, avait été de 21 millions. Vous croyez en outre que nous allons bientôt revenir au niveau antérieur à la récession. À partir de quelle année peut-on donc envisager que le niveau maximum d'avant la récession, 21 millions, commencera à augmenter de 3 p. 100 par an? En fait, je suppose que je vous demande la même chose que tout le monde demande au pauvre Mazankowski: «Quand la récession va-t-elle se terminer?» À mon avis, elle l'est probablement déjà. Quoi qu'il en soit, quand constaterons-nous une expansion réelle du trafic à l'aéroport de Toronto?

M. Corbeil: Je crois que la meilleure chose à faire serait de vous donner un graphique de toutes les prévisions faites à partir de 1960, environ. Vous verrez alors une courbe qui a cette forme, mais cela n'empêche pas qu'il puisse y avoir des variations notables pour certaines années. Nous faisons des projections à long terme mais. . .

M. Blenkarn: Avec la configuration actuelle des pistes, combien l'aéroport peut-il accueillir d'appareils à l'heure? Quel est le nombre maximum d'atterrissages et de décollages?

[Texte]

Mr. Corbeil: Eighty-two.

Mr. Blenkarn: Eighty-two, with the current runways.

Mr. Corbeil: Yes, but we could increase that with a number of additional air controllers. The cap at the present time is there not because of the capacity but because of the lack of air controllers.

Mr. Blenkarn: And what would be the eventual capacity of those runways with the current configuration, with maximum air controllers?

Ms Huguette Labelle (Deputy Minister, Department of Transport): Eighty-two is a maximum.

Mr. Blenkarn: Eighty-two is a maximum with maximum air controllers. The best you can do is 82 movements an hour. What's the maximum number of passengers that you can handle with 82 plane movements an hour, using reasonable plane movement times?

Ms Labelle: It depends very much on the mix of aircraft that one can have. What you need is good flexibility in terms of being able to allow for a mix of aircraft that can give you the maximum number of passengers. That's one of the factors that has to be considered.

Mr. Blenkarn: With the current mix of aircraft, what is the maximum?

Ms Labelle: Number of...?

Mr. Blenkarn: Passengers that can be landed with 82 plane movements an hour using reasonable hours, bearing in mind you're not going to get 82 flights an hour at 3 a.m. and you're not likely to get them at 11.30 a.m. What's the maximum number of people who are likely to be processed with the existing airport?

Mr. Barbeau: On a yearly basis, again I'm sorry I can't give you a figure, but if I may add to this again, I think what we've said before—and if I remember, right in front of this committee—is that the mandate of Pearson is a very mixed one in terms of general aviation, very small passenger planes and very large passenger planes. All of that has to be taken into account as the airport would evolve, and it would probably evolve if there were not the building of extra runways. That mix of different kinds of activities would have to change.

Mr. Blenkarn: That's fair ball. Is it true that Air Canada and others have spent \$125 million refurbishing Terminal 2? How much was spent by the department refurbishing Terminal 1 in terms of the parking garage in the last five years?

Mr. Barbeau: Very little. Gerry, do you have figures? I'm told \$5 million to \$7 million on the parking garage.

Mr. Blenkarn: And that refurbished the parking garage by making it safe, didn't it?

Mr. Barbeau: By keeping it safe, yes.

Mr. Blenkarn: By making it safe.

[Traduction]

M. Corbeil: Quatre-vingt-deux.

M. Blenkarn: Avec les pistes actuelles.

M. Corbeil: Oui, mais nous pourrions augmenter ce chiffre en recrutant d'autres contrôleurs du trafic aérien. Pour l'instant, ce plafond n'est pas limité par la capacité mais par le manque de contrôleurs.

M. Blenkarn: Et quelle serait la capacité ultime de l'aéroport, avec la configuration actuelle des pistes, si nous avions notre effectif maximum de contrôleurs?

Mme Huguette Labelle (sous-ministre, ministère des Transports): Le maximum est de 82.

M. Blenkarn: Il peut donc y avoir un maximum de 82 mouvements d'appareils, avec le maximum de contrôleurs aériens? Quel est donc le nombre maximum de passagers que l'on pourrait accueillir avec 82 atterrissages ou décollages à l'heure, tout en respectant des marges raisonnables de sécurité?

Mme Labelle: Tout dépend de la nature des appareils. Il faut en effet assurer une bonne diversité d'appareils, en fonction du maximum de passagers.

M. Blenkarn: Quel est le maximum actuel, considérant le meilleur éventail possible d'appareils?

Mme Labelle: Le maximum de...?

M. Blenkarn: Le maximum de passagers que l'on pourrait accueillir avec 82 atterrissages ou décollages à l'heure, étant bien entendu qu'il n'y aura pas 82 mouvements d'appareils à l'heure à trois heures du matin ni à 11h30. Autrement dit, quel est le nombre maximum de passagers que pourrait accueillir l'aéroport actuel?

M. Barbeau: Je regrette, je ne peux pas vous donner de chiffres annuels mais, comme nous l'avons déjà déclaré, devant votre comité, si je me souviens bien, l'aéroport Pearson a le mandat d'accueillir des appareils très divers, c'est-à-dire aussi bien de très petits que de très gros. Il faut donc tenir compte de tout cela pour prévoir l'évolution de l'aéroport, évolution qui se manifesterait probablement même si l'on ne construisait pas de pistes supplémentaires. Au fond, il faut tenir compte de l'évolution des différents types d'activités.

M. Blenkarn: Certes. Est-il vrai qu'Air Canada et d'autres ont dépensé 125 millions de dollars pour moderniser le terminal 2? En outre, combien a dépensé le ministère pour améliorer le parc du stationnement du terminal 1 au cours des cinq dernières années?

M. Barbeau: Très peu. Avez-vous le chiffre, Gerry? On me dit qu'il s'agit de cinq à sept millions de dollars, pour le parc de stationnement.

M. Blenkarn: Il s'agissait de le rendre plus sécuritaire, n'est-ce pas?

M. Barbeau: D'en préserver la sécurité, oui.

M. Blenkarn: De le rendre sécuritaire.

[Text]

What would your estimate be of the cost of refurbishing Terminal 1 to bring it into really tickety-boo shape, new elevators, maybe some new floors and some paint jobs, and maybe even some new gates, brand-new gates instead of old gates, bearing in mind that Air Canada spent \$125 million refurbishing a terminal substantially larger? What would have to be spent here?

• 1710

Mr. Corbeil: I'm told that the structure of Terminal 2 when the renovation started was in much better shape than Terminal 1 is at the present time, so we're not comparing apples with apples. You have a newer building—

Mr. Blenkarn: What's the department's estimate of refurbishing Terminal 1 to put it in first-class shape? You must have an estimate, because you wouldn't be calling for blind proposals without some sort of idea of where you're going.

Mr. Corbeil: In order to have a valuable estimate, otherwise it's just a guesstimate, you have to make real plans as to what you're going to do.

Mr. Blenkarn: Has the department made real plans as to what—

Mr. Corbeil: No, we don't.

Mr. Blenkarn: —it would cost to refurbish that terminal to put it in first-class shape? I didn't ask to replace it; I said to refurbish it.

Mr. Corbeil: No. Of course—

Mr. Blenkarn: Have you not made any guesstimates of that?

Mr. Corbeil: As I said, if you are going to work with valuable estimates, you have to make detailed plans, otherwise you can only take so much—

Mr. Blenkarn: All right. Can you give us your guesstimate of the cost of putting Terminal 1 back into shape, to make it a first-class terminal?

Mr. Corbeil: We figure that the minimum amount of capital that will have to be spent by the proposers to upgrade Terminal 1 and Terminal 2 is between \$500 million and \$800 million. We know there is about \$100 million more to be spent on Terminal 2 for the international and transborder sides, so that leaves you with between \$400 million and \$600 million to be spent on Terminal 1. If you want guesstimates, these are guesstimates, and this is why I say to get more precise—

Mr. Blenkarn: And the estimate is that this might be spent over a five-year period, Mr. Minister.

Mr. Corbeil: Yes.

Mr. Blenkarn: Of course, the revenues from the airport would be more than enough to cover that.

Mr. Corbeil: It will have to be.

Mr. Blenkarn: We wouldn't have to get anybody to do it. We would get enough revenue coming in from the tenants to do that.

[Translation]

Selon vos estimations, combien coûtera le réaménagement du terminal 1 pour le rendre tout à fait moderne, avec de nouveaux ascenseurs, de nouveaux revêtements de sol, peut-être une nouvelle couche de peinture, voire l'installation de nouvelles portes, étant entendu qu'Air Canada a consacré 125 millions de dollars à réaménager un terminal sensiblement plus vaste?

M. Corbeil: On me dit que le terminal 2, au début de la rénovation, était en bien meilleur état que le terminal 1 à l'heure actuelle. Les deux cas ne sont donc pas vraiment comparables. Il y a d'un côté des constructions plus récentes. . .

M. Blenkarn: Selon le ministère, combien coûterait le réaménagement du terminal 1 pour le rendre tout à fait moderne? Vous devez bien avoir fait des estimations à ce sujet car je suppose que vous ne lancez pas des appels d'offres à l'aveuglette, sans avoir une idée de ce qu'ils produiront.

M. Corbeil: Si on veut des estimations valables, il faut avoir une bonne idée de ce que l'on cherche, sinon ce n'est plus de l'estimation, c'est de la devinette.

M. Blenkarn: Le ministère a-t-il donc dressé des plans concrets. . .

M. Corbeil: Non.

M. Blenkarn: . . . pour savoir ce que coûterait un réaménagement de ce terminal propre à en faire un outil de première classe? Je ne dis pas de le remplacer mais de le réaménager.

M. Corbeil: Non. Bien sûr. . .

M. Blenkarn: Vous n'avez même pas essayé de deviner?

M. Corbeil: Comme je l'ai dit, si on veut produire des estimations sérieuses, il faut partir de plans détaillés. Sinon, on peut seulement. . .

M. Blenkarn: Bien. Êtes-vous donc capable de deviner pour nous le coût du réaménagement du terminal 1, pour en faire une installation de première classe?

M. Corbeil: Nous croyons que le minimum qu'il faudrait dépenser pour améliorer le terminal 1 et le terminal 2 se situe entre 500 et 800 millions de dollars. Nous savons qu'il faudra dépenser environ 100 millions de dollars de plus pour les services internationaux et transfrontaliers du terminal 2, ce qui laisse entre 400 et 600 millions de dollars pour le terminal 1. Puisque vous vouliez des estimations tout à fait générales, vous les avez. Si vous voulez des chiffres plus précis. . .

M. Blenkarn: Et cette somme devrait être dépensée sur une période de cinq ans, n'est-ce pas?

M. Corbeil: Oui.

M. Blenkarn: Évidemment, les revenus de l'aéroport seront largement suffisants pour couvrir ces dépenses.

M. Corbeil: Il faudra bien.

M. Blenkarn: Il ne sera donc pas nécessaire de trouver l'argent ailleurs. Il y aura suffisamment de recettes provenant des locataires.

[Texte]

Mr. Corbeil: I'm not following you.

Mr. Blenkarn: You get \$160 million—

Mr. Corbeil: No, no, gross.

Mr. Lee Richardson (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Gross revenue. Would you operate it for nothing, Don?

Mr. Blenkarn: I don't know how much gross revenue you get from other airports, but—

Mr. Corbeil: Don, you know that if we spend—

Mr. Blenkarn: Tell me what your net revenue is then.

Mr. Barbeau: Mr. Chairman, I had given you the gross revenue. The best net revenue we have made on Pearson is around \$60 million, and that has been our best year. That is down considerably. We're predicting for this year that's ending now probably somewhere between \$30 million and \$35 million net. So there's a tremendous difference here.

Mr. Blenkarn: Okay. You think the Environmental Assessment Review Panel will report in August 1991. The proposal was to be 90 days, from March 16, which would be June 16 approximately. Why would you want two proposals, one in connection with redoing the airport without any runway expansion and one with runway expansion, when you won't even have an indication of whether you can have runway expansion or not in all likelihood until August 1992?

Mr. Corbeil: We may have a recommendation much later than that.

Mr. Blenkarn: I see.

Mr. Corbeil: And also after the report comes in, the time that it's going to take to evaluate the response so—

Mr. Blenkarn: You won't be able to evaluate anybody's report then, if you have a report in, until after you had the environmental review response and until after you've had a chance to evaluate the environmental review. In other words, let us suppose they give you three extra runways but they change the configuration around a bit. You have to evaluate what it costs you.

Mr. Corbeil: The two options say you prepare a proposal for the airport as it is now, with no additional runway, then you tell us what you are going to do to readjust your proposal if the decision is made finally to proceed with the recommendation of the panel to proceed with the runways.

• 1715

Mr. Blenkarn: Yes, but how can they do that without knowing what the environmental panel is likely to say about noise abatement procedures and a whole host of other things that might be in the environmental review report and that might significantly change the cost projections of building the extra runways? How does a person tender or create a proposal on runways without knowing what you have to—

Mr. Corbeil: In their proposal, we are not asking them to cover the cost of the runway at all. It has nothing to do with the cost of a runway. This is only for Terminal 1 and Terminal 2.

[Traduction]

M. Corbeil: Je ne vous suis pas.

M. Blenkarn: Vous recevez 160 millions de dollars. . .

M. Corbeil: Non, c'est le chiffre brut.

M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Il s'agit là de revenus bruts. Seriez-vous prêt à travailler pour rien, Don?

M. Blenkarn: Je ne sais pas quels sont les revenus bruts des autres aéroports mais. . .

M. Corbeil: Vous savez que si nous dépensons. . .

M. Blenkarn: Dites-moi donc quels sont vos revenus nets.

M. Barbeau: Nos meilleurs revenus nets à l'aéroport Pearson ont été de l'ordre de 60 millions de dollars. Cela a été notre meilleure année. Le chiffre a considérablement baissé depuis. Par exemple, pour l'année en cours, nous prévoyons d'obtenir des revenus nets de 30 à 35 millions de dollars, ce qui n'est pas du tout la même chose.

M. Blenkarn: D'accord. Vous croyez que le Comité d'étude de l'incidence environnementale déposera son rapport en août 1991. Le délai de dépôt des propositions est de 90 jours à partir du 16 mars, ce qui nous amène au 16 juin. Pourquoi demandez-vous deux propositions, l'une concernant la réfection de l'aéroport sans nouvelles pistes et l'autre avec, alors que vous ne saurez probablement pas avant août 1992 si vous pourrez aménager de nouvelles pistes?

M. Corbeil: Il se peut que la recommandation vienne encore plus tard que cela.

M. Blenkarn: Je vois.

M. Corbeil: Lorsque nous aurons reçu le rapport, il faudra un certain temps pour en évaluer les recommandations. . .

M. Blenkarn: Vous ne pourrez évaluer aucun rapport, pour autant que vous en ayez reçu un, tant que vous n'aurez pas obtenu et examiné la réponse du comité sur l'incidence environnementale. Autrement dit, si on vous propose trois pistes supplémentaires, en modifiant un peu la configuration, vous devrez évaluer combien cela vous coûtera.

M. Corbeil: Les deux options sont d'établir une proportion pour la réfection de l'aéroport sous sa forme actuelle, sans piste supplémentaire, puis de modifier la proposition au cas où le comité se prononcerait en faveur de la construction de nouvelles pistes.

M. Blenkarn: Certes, mais comment les soumissionnaires pourront-ils formuler des propositions sans savoir ce qu'exigera probablement le comité environnemental en matière de procédure d'atténuation du bruit et d'une foule d'autres facteurs environnementaux qui risquent de modifier radicalement les coûts prévisibles de construction des pistes supplémentaires? Comment quelqu'un peut-il formuler une proposition à ce sujet sans savoir ce qu'il. . .

M. Corbeil: Nous ne demandons pas du tout aux soumissionnaires d'indiquer le coût d'aménagement des pistes. Leurs propositions n'auront rien à voir avec les pistes, mais uniquement avec la réflexion du terminal 1 et du terminal 2.

[Text]

Mr. Blenkarn: Nothing to do with the cost of the runway.

Mr. Corbeil: Not at all, because this is going to be a different project altogether.

Mr. Manley: I would like to pick up, Mr. Minister, from Mr. Blenkarn's questions. With your materials released on March 11, a chart is attached, and the graph of projections of passengers appears to be somewhat free-hand. I am not sure, but I think it would be very helpful to us if the assumptions and the calculations that go behind the graph could be provided to the committee so we can understand what it is.

This certainly gets to the point I was trying to understand earlier, where you see a levelling-off starting, it appears, in late 1987, presumably on the basis of the flight movements the existing airport is capable of handling. Therefore I have to wonder what that line would look like on the basis of the two assumptions you're asking the proposers to respond to. What do you expect the passenger line to look like if you have runway expansion and what do you expect the passenger line to look like if you do not have runway expansion? Surely they have to be different lines.

Mr. Corbeil: This is based on no runway expansion. What you have there is based strictly on no runway expansion.

Mr. Manley: So you see this current configuration of runways at Pearson Airport as being capable of bringing into the terminals more than 28 million passengers per year.

Mr. Corbeil: Yes.

Mr. Manley: That's what you believe.

Mr. Corbeil: Yes.

Mr. Manley: Then perhaps you can provide us with your projection based on an explanation of what these numbers really represent. I must say I find that quite surprising.

Mr. Corbeil: Why? Just look at the growth between the early 1980s and the early 1990s.

Mr. Manley: We're not just talking about the growth in air traffic. We are talking about what this airport can handle; what it can land. As Mr. Blenkarn pointed out, you're not going to be landing 82 planes an hour 24 hours a day. So there's a limit to what you're going to be bringing in.

I also point out to you that in your estimates you have said "forecasts now appear optimistic in suggesting pre-recession traffic levels will be attained in 1992-93". This isn't referring specifically to Pearson; it is referring to traffic levels in Canada. That's on page 2-53 of the 1992-93 estimates.

So I am troubled by these, as I say, somewhat free-hand graphs. I don't understand what the assumptions are or what the calculations are.

Mr. Corbeil: It's exactly the same method that has been used for the past 35 to 40 years. The accuracy of these was questioned during the EARP panel hearings, and testimony was given and accepted by the panel members that the forecast methods of Transport Canada have proven their effectiveness over the past 35 or 40 years, and it's exactly the same method that they are using.

[Translation]

M. Blenkarn: Il n'y aura rien au sujet des pistes?

M. Corbeil: Non, car cela constituera un projet complètement différent.

M. Manley: Je voudrais rester sur le même sujet, monsieur le ministre. Il y a dans les documents que vous avez publiés le 11 mars, un graphique représentant les prévisions en matière de nombre de passagers, mais il me semble pour le moment plus artistique que scientifique. Pourriez-vous nous communiquer les hypothèses et les calculs sur lesquels se fonde ce graphique, afin que nous puissions le comprendre?

Cela nous ramène d'ailleurs à ce que j'essayais de comprendre plus tôt, au sujet du renversement de tendances que l'on voit apparaître, me semble-t-il, fin 1987, en ce qui concerne, je suppose, le nombre de mouvements d'appareils que l'aéroport actuel peut accepter. J'aimerais donc savoir comment la courbe évoluerait avec les deux hypothèses auxquelles vous avez demandé aux soumissionnaires de répondre. Autrement dit, quelle serait à votre avis l'évolution du trafic passagers avec et sans nouvelles pistes? Je suis sûr que ce ne serait pas la même chose.

M. Corbeil: Ce que vous avez actuellement repose sur l'hypothèse qu'il n'y aura strictement aucune modification des pistes.

M. Manley: Vous croyez donc que la configuration actuelle des pistes de l'aéroport Pearson permettrait d'accueillir plus de 28 millions de passagers par an?

M. Corbeil: Oui.

M. Manley: Vous le croyez vraiment?

M. Corbeil: Oui.

M. Manley: Pourriez-vous donc nous communiquer vos prévisions en nous expliquant ce que ces chiffres représentent vraiment? Je dois dire que je trouve tout cela assez surprenant.

M. Corbeil: Pourquoi? Voyez quelle a été la croissance du trafic entre le début des années 80 et le début des années 90.

M. Manley: Il ne s'agit pas seulement ici d'expansion du trafic aérien, il s'agit du nombre d'atterrissages et de décollages que l'aéroport peut permettre. Comme l'a dit M. Blenkarn, il n'y aura pas 82 mouvements d'appareils à l'heure 24 heures par jour. Il y a donc une limite au nombre de passagers qui utiliseront l'aéroport.

Je vous rappelle également que vous indiquez, dans vos prévisions budgétaires, que les prévisions semblent actuellement optimistes lorsqu'elles laissent entendre que l'on retrouvera en 1992-1993 les niveaux de trafic antérieurs à la récession. Cela ne concerne pas spécialement l'aéroport Pearson mais l'ensemble du Canada. C'est à la page 2-53 des prévisions budgétaires de 1992-1993.

Voilà pourquoi je vous dis que ces graphiques me semblent être plutôt du dessin d'art que du travail scientifique. Je ne comprends pas sur quels calculs ou hypothèse ils reposent.

M. Corbeil: Ils ont été préparés avec la même méthode que nous employons depuis 35 ou 40 ans. Leur exactitude avait été contestée durant les audiences du Comité d'étude de l'incidence environnementale, mais il a ensuite été prouvé, à la satisfaction du comité, que les méthodes de prévision de Transports Canada se sont avérées efficaces au cours des 35 ou 40 dernières années. Or, ce sont exactement les mêmes qui ont été utilisées cette fois.

[Texte]

[Traduction]

• 1720

Mr. Manley: Experience is a wonderful thing, except in something that's changing as rapidly as airline transportation. My goodness, are we relying on methods that applied 35 years ago? I wouldn't think so. That's why I want to know exactly what you're doing. Things are changing, I'm sure you'll agree.

Mr. Corbeil: How do you know? Why do you say that?

Mr. Manley: Why do I say that? Look around the world. Look at the United States. Look at the situation we've already discussed in Canada.

Mr. Corbeil: We experienced the same type of thing in 1991-92. When there's a recession, there's a drop in airline traffic. But as soon as the recession is over—

Mr. Manley: And the drop, as you point out in your own release, was much more drastic than the drop in GDP. Yet you seem to cite the GDP as being the basis for a 3% growth-rate assumption. I'm not sure I follow that one. That's what I'm asking you for.

Mr. Corbeil: We'll give you the method.

Mr. Manley: If the GDP went down 1% or so in 1991, 1.5% negative growth, and we had a negative 12% in the airline air traffic, and you're hoping—hoping—

Mr. Corbeil: At the beginning of 1991 we had the Gulf War, which was a real killer for airline traffic, and we have had the recession. Of course anybody can say, well, the calculations aren't right, and so on and so forth. Because of past experience, we believe the forecasts are adequate.

Mr. Manley: But you have to understand the context in which we're putting this. In any other situation maybe whether you're accurate or not accurate would only be of interest. But at this particular time you're putting out a request for proposals. We don't know what's happening in the economy in general; that much is clear. Your own estimates are saying you don't think in 1992-93 you're going to get back to pre-recession levels of traffic. We have a good deal of uncertainty about what the EARP procedure is going to result in, what the environmental review process will produce. All these factors are there. The question is why now? What is the hurry? What is the hurry?

Mr. Corbeil: I'm going to repeat for the fourth time, I think, one time in the House of Commons and three times here this afternoon, that we are basing our predictions on a method that has proven its effectiveness over the years, and on these forecasts we are going to exceed the present capacity of Pearson in the present configuration in 1997-98. It's going to take around five years to do what we need to do at present, with the present configuration, and this is why we are going ahead now: because it's going to take about five years to complete it and this is the time to do it. When the panel report from the EARP process is in, if the decision eventually is to go ahead with additional runways, the RFP

M. Manley: Le passé est toujours riche d'enseignement, sauf dans un secteur qui change aussi rapidement que le transport aérien. Êtes-vous vraiment en train de me dire que vous vous fiez encore à des méthodes vieilles de 35 ans? Je n'arrive pas à le croire. Vous savez bien que la situation évolue rapidement.

M. Corbeil: Pourquoi dites-vous cela?

M. Manley: Pourquoi? Regardez autour de vous. Regardez les États-Unis. Regardez le Canada.

M. Corbeil: Mais il y a eu la même chose en 1991-1992. Quand il y a une récession, il y a une baisse du trafic aérien, mais dès la fin de la récession. . .

M. Manley: Et la baisse, comme vous l'indiquez dans votre propre communiqué de presse, a été beaucoup plus prononcée que celle du PIB. Pourtant, vous semblez vous fonder sur le PIB pour prévoir un taux de croissance de 3 p. 100. Je ne suis pas sûr de bien vous comprendre. Voilà pourquoi je souhaite obtenir des explications.

M. Corbeil: Nous vous donnerons la méthode.

M. Manley: Si le PIB a chuté de 1 p. 100 en 1991, le trafic aérien, quant à lui, a chuté de 12 p. 100. Or, vous espérez, et je souligne ce mot. . .

M. Corbeil: Il y a eu au début de 1991 la guerre du Golfe, qui a entraîné l'effondrement brutal du trafic aérien, et il y a eu ensuite la récession. Bien sûr, il est facile de dire aujourd'hui que nos prévisions n'étaient pas bonnes mais, considérant l'expérience du passé, nous croyons qu'elles sont encore valables.

M. Manley: Mais vous devez comprendre dans quel contexte tout cela se situe. S'il s'agissait d'un autre domaine, le fait que vos prévisions soient exactes ou non ne présenterait qu'un intérêt anecdotique. Dans le cas présent, en revanche, il nous faut les envisager dans le contexte de votre demande de propositions, alors qu'il est bien évident que nous ne savons pas du tout comment évolue la conjoncture économique. Vous dites dans vos propres prévisions budgétaires que vous ne vous attendez pas à retrouver en 1992-1993 les niveaux de trafic d'avant la récession. Il y a en outre beaucoup d'incertitude quant au résultat ultime du processus d'étude de l'incidence environnementale. Étant donné tous ces facteurs, nous devons bien vous demander: pourquoi maintenant? Pourquoi une telle urgence?

M. Corbeil: Je vais répéter, pour la quatrième fois, si je ne me trompe, puisque j'ai déjà dit cela une fois à la Chambre des communes et trois fois cet après-midi, que nos prévisions sont fondées sur une méthode qui a fait la preuve de son efficacité au cours des années. Or, selon ces prévisions, la capacité actuelle de l'aéroport Pearson, avec sa configuration actuelle, deviendra insuffisante en 1997-1998. En outre, il va nous falloir environ cinq ans pour savoir exactement comment modifier la configuration actuelle. Voilà pourquoi nous allons de l'avant maintenant. C'est parce qu'il nous faudra à peu près cinq ans pour réaliser les projets qui seront nécessaires. Lorsque nous aurons le rapport du

[Text]

does require that the proposers indicate to us how they will adjust to this new configuration, and their proposal is going to be assessed on this overall presentation.

This is the same question we asked ourselves at the beginning of this process. Either you believe the forecasts are right, or you don't believe it. If you don't believe it, you have to determine your own forecasts, and the only method in existence that we know of is the method we have been using, which has proven itself not on a year-to-year basis but over a long time. We have to work with something, because if we wait for 1997 to see what has happened, the major stumbling-block in that is that we will be faced with this airport with a situation that existed in 1988—

• 1725

Mr. Manley: Nobody is suggesting—

Mr. Corbeil: —and that everybody denounced by saying that you should have increased the capacity before.

Mr. Manley: Nobody is suggesting that you wait until 1997. Mr. Sinclair suggested that you wait until 1993. That's not so long off. That will give us time to see whether the recession has really ended. That will give us time to see what's happening in the industry generally. That will give us time to get your net revenue, from \$30 million to \$35 million, up to a number that might give you a very good return on privatizing Terminals 1 and 2, if that's what you want to do.

Why sell when the market is so bad?

Mr. Corbeil: First of all, we are not selling. We are asking for a request for a proposal. When we get the answer in, we will evaluate exactly what will be the return and we will make a decision at that time. We are not bound to accept any of the proposals.

Mr. Manley: So your message—

Mr. Corbeil: If we are not satisfied, we don't proceed.

Mr. Manley: So the message to the private sector is, number one, get your proposal in in 90 days, but don't worry about it, because if you give us a deposit in advance we will extend the 90 days. Number two, we are not even sure we are going to take any of your proposals. Number three, we want you to invest the cost of putting together a comprehensive proposal based on two completely divergent assumptions as to what will happen in the environmental review process.

All I am saying to you is, number one, if that's really what you are telling the private sector, then they are not going to take you too seriously. Number two, why don't you take the advice of outside experts, like the industry is proposing, and wait until 1993 when the situation is clarified. What is the hurry here?

[Translation]

Comité d'étude de l'incidence environnementale, nous verrons s'il se prononce en faveur de la construction de nouvelles pistes. Pour le moment, nous avons demandé aux soumissionnaires de nous dire comment ils s'adapteraient à cette nouvelle configuration, et nous jugerons leurs propositions dans ce contexte global.

Je dois dire que nous nous sommes posé la même question au début de ce processus. Si nous avions pensé que nos prévisions n'étaient pas valables, nous nous serions efforcés d'en produire d'autres. Toutefois, la seule méthode qui ait fait ses preuves à ce sujet est celle que nous employons depuis très longtemps, nous ne venons pas de l'inventer. Vous conviendrez en outre que nous ne pouvons attendre 1997 pour voir comment la situation aura évolué car nous risquons alors d'être confrontés au même problème qu'a connu cet aéroport en 1988. . .

M. Manley: Personne ne dit qu'il faudrait. . .

M. Corbeil: . . . et tout le monde nous a alors reproché de ne pas être intervenus plus tôt pour accroître la capacité de l'aéroport.

M. Manley: Personne ne vous dit d'attendre jusqu'à 1997. M. Sinclair vous a dit d'attendre jusqu'à 1993, ce qui n'est pas beaucoup. Par contre, cela nous donnerait le temps de voir si la récession est vraiment terminée et comment évolue le secteur du transport aérien. Cela donnerait également le temps à l'aéroport d'augmenter ses revenus, par rapport aux 30 ou 35 millions de dollars actuels, de façon à obtenir un taux de rendement très satisfaisant qui serait bénéfique à la privatisation des terminaux 1 et 2, si c'est ce que vous souhaitez.

Pourquoi vendre quand le marché est si défavorable?

M. Corbeil: Tout d'abord, nous ne vendons pas. Nous demandons simplement des propositions. Quand nous les aurons obtenues, nous réévaluerons attentivement la situation et nous prendrons une décision. Nous n'avons aucunement l'obligation d'accepter les propositions qui nous seront soumises.

M. Manley: Vous dites donc. . .

M. Corbeil: Si nous n'en sommes pas satisfaits, nous ne les accepterons pas.

M. Manley: Vous dites donc au secteur privé de vous fournir des propositions dans 90 jours mais de ne pas s'inquiéter outre mesure car ce délai pourrait être prolongé si les entreprises déposaient des garanties. Deuxièmement, vous dites que vous n'êtes pas du tout certain que vous allez accepter les propositions qui vous seront soumises. Troisièmement, vous demandez aux entreprises d'investir les fonds nécessaires pour préparer des propositions exhaustives, sur la base de deux hypothèses radicalement différentes quant aux résultats du processus d'étude environnemental.

Ce que je vous dis, quant à moi, c'est que vous laissez entendre au secteur privé que ces propositions ne seront pas prises trop au sérieux. Deuxièmement, je vous demande pourquoi vous ne demandez pas l'avis d'experts indépendants, comme le secteur privé le recommande, et pourquoi vous n'attendez pas 1993, lorsque la situation sera beaucoup plus claire. Pourquoi est-il urgent d'agir maintenant?

[Texte]

Mr. Corbeil: I will repeat for the fifth time that we are working on our own forecasts that have proved to be right in previous history. Because these forecasts tell us that in 1997-98 we will have a critical situation, we are now preparing to meet this situation. We want to avoid a repetition of the situation that existed in 1987-88, which everybody decried. Everybody said that Transport Canada should have had more foresight and arranged for more capacity to be available at this time.

Pearson is the most important airport in Canada. We will not expose ourselves to a situation where somebody is saying wait. If we get into a congestion in 1997-98, these people are not going to be there to answer for the situation that will be there. It is Transport Canada and the government that will have to answer to that. We are preparing, in order to be able to meet the capacity demands of that day, because we believe in our own forecasts.

Mr. Angus: Mr. Minister, I have just one observation before I move on to the question. I think we have to be careful that we don't automatically assume that people will recover from the recession this time the same way they recovered from the last recession, particularly as it relates to transportation.

My community is one of those major feeder communities to Toronto. We have about eight flights a day going to and from Toronto. What we are finding, in part because of the recession and in part because of new technology, is that a lot more of our business people are compressing their travel, planning ahead so that they do two or three days in Toronto at one time and therefore not three separate trips. Second, there is a lot more teleconferencing.

There is a real change in the mind-set of the private sector as well as the public sector. Federally, we have changes that will impact in a very slight way, in terms of the revenues of the airlines, by eliminating the first-class tickets for Members of Parliament and senior civil servants. That is happening right across the board. People are being told not to travel and things like that.

I don't think the recovery will be the same, coming out of this recession, whenever it happens. I pass that on by way of information. You just can't assume that what worked 10 years ago in terms of trends will continue to work as people change their attitudes.

I want to shift, Mr. Minister, to Nationair; specifically, the post-accident safety review of the Jiddah crash. In our exchanges in the House, Mr. Minister, you have indicated that there was anecdotal information—that is my term, not the one you used—basically, observations by employees as opposed to specific facts. One would also assume that those who compiled the report felt that those remarks were important enough to include in the report.

[Traduction]

M. Corbeil: Je répète, pour la cinquième fois, que nos décisions sont fondées sur des prévisions qui ont fait leurs preuves dans le passé. Comme ces prévisions nous indiquent que la situation sera critique en 1997-1998, nous nous préparons dès maintenant à y faire face. Nous ne voulons pas nous retrouver dans la situation de 1987-1988, où tout le monde avait poussé les hauts cris. Tout le monde avait dit alors que Transports Canada aurait dû faire preuve de plus de clairvoyance pour doter l'aéroport de la capacité requise.

L'aéroport Pearson est le plus gros aéroport du Canada. Nous n'avons pas l'intention de nous exposer à une catastrophe simplement parce que quelqu'un nous dit d'attendre. S'il y a une crise en 1997-1998, ceux qui nous disent aujourd'hui d'attendre ne seront plus là pour en subir les conséquences. C'est Transports Canada et le gouvernement qui devront répondre de leurs actes. Nous sommes donc prêts à prendre les mesures nécessaires pour répondre aux besoins qui apparaîtront dans cinq ans, car nous croyons à la validité de nos prévisions.

M. Angus: Je voudrais faire une brève remarque, monsieur le ministre, avant de vous poser une question. Tout le monde dit qu'il faut bien faire attention à ne pas tenir pour acquis que nous sortirons automatiquement de cette récession-ci comme nous sommes sortis de la précédente, surtout en ce qui concerne le transport.

Ma collectivité est l'une des principales collectivités d'alimentation du trafic aérien de Toronto. Nous avons environ huit vols par jour, à destination et en provenance de Toronto. Or, à cause de la récession et aussi à cause de la nouvelle technologie, nous constatons qu'un nombre croissant de gens d'affaires réorganisent leurs voyages, de façon à passer une seule fois deux ou trois jours à Toronto plutôt que d'y aller trois fois de suite. D'autre part, on utilise de plus en plus les téléconférences.

Il y a donc un véritable changement profond dans la mentalité du secteur privé autant que du secteur public. À l'échelle fédérale, certaines mesures ont été prises, qui auront une certaine incidence, bien que minime, sur les revenus des compagnies aériennes, par exemple l'abolition des billets de première classe pour les députés et les hauts fonctionnaires. Partout, on dit aux gens de ne plus voyager et d'être prudents.

Quoi qu'il arrive, je ne pense pas que nous sortirons de cette récession comme nous sommes sortis des précédentes. On ne peut tout simplement plus supposer que les tendances d'il y a 10 ans se maintiendront durant la prochaine décennie, car les gens n'ont plus la même attitude.

Cela dit, je voudrais maintenant parler de Nationair, monsieur le ministre, notamment de l'étude qui a été effectuée sur les questions de sécurité après l'accident de Djeddah. Lorsque nous avons débattu de cette question à la Chambre, monsieur le ministre, vous m'avez dit qu'il y avait des informations d'ordre anecdotique—c'est mon adjectif, pas le vôtre—et non pas des faits précis. Il est cependant permis de penser que les responsables de cette étude les ont jugées assez importantes, puisqu'ils les ont mentionnées dans leur rapport.

[Text]

[Translation]

• 1730

Secondly, the terms of reference themselves say that the report will be prepared with copies submitted to the company chief executive officer and the assistant deputy minister of aviation. Clearly, if there was to be any confidentiality, that was broken by it going to the company. I just want to request once again that the document be made available so that in addition to what I sense from you as your own confidence in the follow-up, others can be as confident as you are. Will you will release the post-accident safety review, as requested by CUPE and, I think, the *Montreal Gazette*?

Mr. Corbeil: I'm told that the post-review report is being made by the Transportation Safety Board of Canada, that they have not yet completed it, and we haven't got that report.

Mr. Angus: I'm not talking about the report of the crash itself, Mr. Minister, which is in their purview. I'm talking about the post-accident safety review that was done under the auspices of the systems safety directorate under the assistant deputy minister of aviation.

Mr. Corbeil: Because Nationair is a third party, under the regulations of the Access to Information Act we cannot release that portion without the consent of Nationair.

Mr. Angus: It is my understanding, albeit limited in terms of the Access to Information Act, that you have the ability to censor those documents and, where there may be direct reference to an individual or a company you could delete it, but the rest of the information can be made public or can be released through the access to information process.

Mr. Corbeil: I can only suggest that you and one of my assistants examine this thing. We are prepared to provide anything that we are allowed to release according to access to information. We have nothing to hide, but we don't want to break the law on access to information. Anything they say to us that can be released we will release, but we have to be governed by the legislation.

Mr. Angus: I guess you could also say to them, look, folks, it's in everybody's best interest that this information gets out. By keeping it secret, although that's a legal process, the suspicion remains.

Mr. Corbeil: Yes, but we have to live with that because we have very frequent instances where people, employees for instance, will give information in an interview because they are told this is under confidentiality. They don't want to expose themselves. If this confidentiality doesn't exist, then maybe the public is going to suffer because these people are not going to come up with their information, fearing that there may be some consequences for them. You have to balance these things. Either you tell people that it is going to be confidential information and that they can speak very openly, or you tell them that it is not going to be confidential, that it is going to be released, and then they may not come forward with the information.

Mr. Angus: Having gone through the act when we passed it, that was a fairly key element in our debate on what was the best approach. Ultimately our bottom line is the safety of those who work and fly on Canadian-based aircraft.

Deuxièmement, selon les termes du mandat, le rapport devait être remis au directeur général et au sous-ministre adjoint de l'aviation. Manifestement, si l'on voulait garder le rapport secret, il ne fallait pas le remettre à la compagnie. Je vous demande donc à nouveau si vous êtes prêt à divulguer ce document, afin que nous puissions avoir aussi confiance que vous dans le suivi qui sera donné. Acceptez-vous de divulguer ce rapport d'enquête, comme l'a demandé le SCFP et, je crois, la *Gazette de Montréal*?

M. Corbeil: On me dit que le Bureau de la sécurité des transports du Canada termine actuellement la rédaction du rapport, et que nous ne l'avons donc pas encore.

M. Angus: Je ne parle pas ici du rapport d'enquête sur l'accident lui-même, monsieur le ministre, je parle du rapport sur l'examen des facteurs de sécurité, qui a été préparé après l'accident sous les auspices de la Direction de la sécurité des systèmes, qui relève du sous-ministre adjoint de l'aviation.

M. Corbeil: Étant donné que Nationair est une tierce partie, les dispositions de la Loi sur l'accès à l'information nous interdisent de divulguer ce rapport sans son consentement.

M. Angus: Je crois cependant comprendre, monsieur le ministre, que vous avez le pouvoir de divulguer des rapports de ce genre, conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès à l'information, en censurant les références directes aux particuliers ou aux entreprises.

M. Corbeil: Tout ce que je puis vous conseiller à ce sujet, c'est d'examiner cette question avec l'un de mes collaborateurs. Nous sommes prêts à communiquer tout ce que la loi nous autorise à divulguer. Nous n'avons rien à cacher, mais nous ne voulons certainement pas enfreindre la loi. Nous divulguerons tout ce que nous avons le droit de divulguer, selon nos juristes.

M. Angus: Vous pourriez également dire à Nationair qu'il y va de l'intérêt de tout le monde de faire la lumière sur ce rapport. Même si la loi vous autorise à le garder secret, cela ne fait qu'aggraver les soupçons.

M. Corbeil: Certes, mais nous devons faire preuve de prudence. Il arrive parfois que des employés divulguent des informations à des journalistes, durant une entrevue, parce qu'on leur a promis qu'elle resterait secrète. Cependant, si cette promesse n'est pas respectée, c'est le public qui risque d'en souffrir car, à l'avenir, les employés refuseront de divulguer les informations qu'ils possèdent, par crainte des conséquences. Il faut essayer de trouver un équilibre entre tous ces facteurs. Lors d'une enquête, on peut dire aux gens que les informations qu'ils communiquent resteront confidentielles, afin de les inciter à s'exprimer ouvertement mais, si on leur dit que les informations seront divulguées, ils risquent de ne pas dire tout ce qu'ils savent.

M. Angus: Je crois me souvenir que cela avait été l'un des éléments centraux du débat lors de l'adoption de cette loi. En fin de compte, notre critère essentiel doit être la sécurité des personnes, employés et passagers, qui se trouvent

[Texte]

It is a fine line, but given the questions that have surrounded this particular company, separate from the labour-management issue—I know that has tended to cloud the thoughts about it—it is a very serious concern because whether it is the on-board personnel, whether it's the maintenance or what have you, if Nationair has corrected any problems that may have existed, then I think it's in their best interest to have that information out. To keep it in the backroom, so to say, or to keep it confidential will just allow the rumours to continue.

• 1735

Mr. Corbeil: If you say to people that information they give freely is going to be kept confidential, in my way of thinking you build the confidence of people. They think they have a duty to report something. They'll do it under confidentiality. It's going to be cured and then their conscience is clear and they don't have to fear retaliation. If after these people have come forward and made complaints or provided information you break that confidentiality because you think it's in the best interest of the public at large, you may be preventing other people in future from coming forward with information, because they will know that the confidentiality will not be respected.

Mr. Angus: Mr. Minister, where your argument breaks down is that it was given to the chief executive officer of the company. He has that document, according to your terms of reference, and therefore if we're worried about the confidentiality of an employee, there ain't none.

Mr. Corbeil: According to my information, this is how the legislation acts. This is what the legislation says.

Mr. Angus: Perhaps another alternative would be for your officials to go back to the people they talked to and get their permission.

Mr. Corbeil: As I said, my recommendation is that you sit down with my assistant and examine what can be done. We want to make available any information we can, but we don't want to go against the legislation.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I want to shift gears a bit and get down to the surface issues, in particular a discussion of the possible alternative to abandonment of the grain-dependent branch lines on the western prairies. As you know, there is considerable opposition to abandonment, and in many quarters people are seeking alternatives. As you are aware, there is the Southern Rails Co-operative experiment in southern Saskatchewan. Indeed, I believe you, Minister, took the time to visit that operation last year, and your show of interest in the experiment was much appreciated.

That co-operative has haulage contracts for two lines that were abandoned, and the salvage sold to Southern Rails. As you know, one was the former Colony subdivision and the other the southern part of the Avonlea subdivision. It is felt, I believe, by Southern Rails Co-operative and by a number of farmers in other areas that the scope of Southern Rails should be enlarged to enable it to better utilize its equipment and personnel. That would mean negotiations so Southern

[Traduction]

dans les avions canadiens. Je sais qu'il y a une distinction difficile à faire mais, considérant la question qui se pose au sujet de cette compagnie, outre les questions de relations de travail—je sais qu'elles ont eu tendance à obscurcir le débat—il est très important que la population sache si Nationair a corrigé les problèmes qui ont pu être soulevés au sujet du personnel de bord, de l'entretien des appareils ou d'autres facteurs. Si tel est le cas, il serait dans l'intérêt même de Nationair de le faire savoir. En gardant tout cela secret, on ne fait qu'encourager les rumeurs.

M. Corbeil: Peut-être mais, si vous dites aux gens que les informations qu'ils donnent resteront confidentielles, c'est pour obtenir leur confiance. Vous leur faites ainsi comprendre qu'ils ont le devoir de divulguer ce qu'ils savent, de façon à corriger les problèmes, et qu'ils ne feront l'objet d'aucune mesure de rétorsion. Si vous ne respectez pas ensuite votre promesse parce que vous pensez qu'il y a de l'intérêt général du public, il se peut fort bien que vous ne puissiez plus recueillir aucun autre renseignement à l'avenir, dans un cas semblable, parce que les gens sauront que leurs informations risquent d'être divulguées.

M. Angus: La faille de votre argument, monsieur le ministre, est que le rapport a été remis au patron de la compagnie. Comme il a le document, qui lui a été remis par les services du gouvernement, les renseignements fournis par les employés ne sont certainement plus secrets.

M. Corbeil: Mes collaborateurs me disent que notre position est conforme aux dispositions de la loi.

M. Angus: Une autre solution consisterait peut-être à demander aux informateurs s'ils sont prêts à accepter la divulgation du rapport.

M. Corbeil: Comme je l'ai dit, je vous recommande d'en discuter avec mon collaborateur. Nous voulons faire tout notre possible pour divulguer les renseignements, mais nous ne voulons pas enfreindre la loi.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je voudrais changer un peu de domaine et revenir aux transports de surface, en discutant notamment des solutions de rechange à l'abandon éventuel des raccordements ferroviaires tributaires du transport des céréales, dans les provinces de l'Ouest. Comme vous le savez, les projets d'abandon suscitent une vive opposition de la population, et beaucoup d'organismes cherchent d'autres solutions. Vous savez également qu'il y a une expérience de la *Southern Rails Co-operative* qui est en cours dans le sud de la Saskatchewan. Je crois d'ailleurs me souvenir que vous vous êtes rendu sur place l'an dernier avec monsieur le ministre, ce à quoi les responsables locaux ont été fort sensibles.

Cette coopérative avait des contrats de transport pour deux lignes qui ont été abandonnées, et le matériel a été vendu à *Southern Rails*. L'une des lignes était l'ancienne subdivision de Colony, et l'autre, la partie sud de la subdivision de Avonlea. Or, je crois comprendre que *Southern Rails Co-operative* et des agriculteurs d'autres régions estiment qu'il faudrait étendre le champ d'activité de *Southern Rails*, pour lui permettre de mieux utiliser son

[Text]

Rails could perhaps acquire several additional lines, which would give it additional volume of grain to haul.

We understand that negotiations are currently ongoing between Southern Rails and Canadian Pacific in regard to the Dunelm subdivision and the west end of the Shamrock subdivision. What I'm wondering about at this time is the status of those negotiations. I assume that contact indeed has been made and that those discussions are ongoing. Are you able to provide any kind of status report at this time?

Mr. Corbeil: I can take your request and make sure we provide you with the information. I don't have it at the time.

There are two things that are part of the whole situation. The NTA review is now under way. It will be part of their mandate to examine this question of rail abandonment regulations and so on and so forth. The other is the WGTA review that is also going on at the present time. The decision with respect to WGTA will have some effect on that particular situation.

• 1740

Mr. Wilson: If I may editorialize for just a moment, I think it is important that the Southern Rails Co-operative experiment carry on so it can be determined whether that sort of short-line operation presents some sort of cost-effective alternative to outright abandonment. As you are well aware, there is considerable debate and discussion about road impact costs. The effect on roads seems to depend on who is paying for the report. There is considerable variation whether it is commissioned federally, provincially or municipally and so on. But I do think it is important that the short-line experiment proceed and that it be given every opportunity to have sufficient volumes to prove itself out. Only then can a rational decision be taken as to whether there is a midpoint there as an alternative to outright abandonment.

Mr. Corbeil: I must tell you I was quite impressed with the operation of what I saw last year. I am very much in favour that this type of operation continue and have many imitators, as I think it is a good solution.

Mr. Keyes: Mr. Minister, based on your projection that more than 28 million passengers will use Terminal 1 and Terminal 2 by 1997—

Mr. Corbeil: And Terminal 3.

Mr. Keyes: —and Terminal 3, what are you expecting, given these kinds of figures? What is the department expecting in net revenue over this five-year period for Terminals 1 and 2?

Mr. Corbeil: I am not sure if I follow you. You want me to tell you what the net income will be for the—

Mr. Keyes: For the airport.

[Translation]

matériel et son personnel. Cela signifie qu'il faudra entreprendre des négociations, pour permettre éventuellement à *Southern Rails* d'acquérir plusieurs voies supplémentaires, ce qui lui donnerait plus de grains à transporter.

Je crois comprendre que des négociations ont commencé entre *Southern Rails* et CP au sujet de la subdivision de Dunelm et de l'extrémité ouest de la subdivision de Shamrock. Pouvez-vous me dire où en sont ces négociations? Je suppose que vous êtes au courant de la situation.

M. Corbeil: Comme je n'ai pas les renseignements à ce sujet, je prends bonne de votre demande et je m'engage à vous fournir les réponses que vous demandez.

Il y a deux choses à envisager à ce sujet. Il y a d'abord la révision de la LNT, qui est en cours, et dont l'un des éléments consistera à examiner toute cette question de réglementation de l'abandon des voies ferroviaires. La deuxième chose est la révision de la LTGO, qui se poursuit en même temps. Or, la décision qui sera prise à ce sujet aura une certaine influence sur le problème que vous venez d'évoquer.

M. Wilson: Si vous me permettez d'ajouter un commentaire, je crois qu'il est important que l'expérience de la *Southern Rails Co-operative* se poursuive, de façon à ce que l'on puisse déterminer si ce genre de services ferroviaires sur de courtes distances peut être une solution de rechange rentable à l'abandon pur et simple des voies. Comme vous le savez, l'abandon des voies suscite beaucoup de questions en ce qui concerne l'incidence sur le réseau routier, incidence qui n'est pas vue de la même manière par toutes les parties concernées. On obtient des avis fort différents selon que la question est étudiée par un organisme fédéral, un organisme provincial, un organisme municipal ou un autre. Je crois cependant qu'il importe de poursuivre cette expérience de transport sur de courtes distances pour que nous puissions disposer de données valables. C'est seulement alors que nous pourrions prendre une décision rationnelle et voir s'il y a d'autres solutions que l'abandon pur et simple.

M. Corbeil: Je dois vous dire que j'ai été fort impressionné par ce que j'ai vu l'an dernier. Je suis tout à fait favorable à ce que ce type d'activité se poursuive et soit même largement copiée, car je crois que c'est une bonne solution.

M. Keyes: Monsieur le ministre, comme vous prévoyez que plus de 28 millions de passagers utiliseront le terminal 1 et le terminal 2 en 1997...

M. Corbeil: Et le terminal 3?

M. Keyes: ...et le terminal 3, quelles conclusions en tirez-vous? Quelles sont les prévisions de revenus nets établis par le ministère pour les terminaux 1 et 2, durant cette période de cinq ans?

M. Corbeil: Je ne suis pas sûr de bien vous suivre. Vous voulez que je vous dise quels seront les revenus nets...?

M. Keyes: De l'aéroport?

[Texte]

Mr. Corbeil: It would depend on what the proposal would be.

Mr. Keyes: No. I am saying that if things were left alone, the way they are, because this says "current terminal capacity", you are going to have growth of 28 million passengers. What is going to be the net revenue on them?

Mr. Corbeil: We do not know. What is going to be the price of electricity next year and the years after? What is going to be the price of everything? It all depends on what the economy is going to look like.

Mr. Keyes: But you are telling us what the economy is going to look like.

Mr. Corbeil: We are projecting the number of passengers. If the cost of labour increases, what the rate of the air ticket tax will be in future years, I have no idea. We are hoping that if everything increases accordingly, if the increase is the same in all aspects, the results are going to be what they were a year and a half ago.

Mr. Keyes: But you know and I know, everybody here knows, that you can go into your pre-recession numbers, as you have with this. You went this far to take a guesstimate of how many passengers—

Mr. Corbeil: It is not a guesstimate.

Mr. Keyes: —are going to be coming into Pearson, and then you stop there. You could also do a guesstimate with pre-recession numbers and growth on how much it is going to net you in revenue over that period of time. It is not difficult to do.

Mr. Corbeil: Just take the \$60 million Mr. Barbeau was talking about a few minutes ago and multiply it by 10. We expect to make at least \$60 million a year in each of the next 10 years.

Mr. Keyes: So you are looking at \$600 million in revenue in 1997? Is that what you are trying to tell me?

Mr. Corbeil: No. I am saying that we expect the performance to be the same under normal circumstances. The net result each year should be the same, about \$60 million a year, because this was the net result in 1990-91. So under the same circumstances the net result each year should be in the vicinity of \$60 million.

• 1745

Mr. Keyes: Has your department calculated how much it would cost to renovate Terminal 1 beginning tomorrow?

Mr. Corbeil: No. This is the answer I gave to Mr. Blenkarn. To be able to determine that precisely, we would need to go through the expense of drawing up the plans. You cannot arrive at the cost of making renovations unless you have detailed plans. The rest is the guesstimate I gave to Mr. Blenkarn a few minutes ago. We assume it is going to cost roughly \$400 million for Terminal 1 and \$100 million minimum for Terminal 2. This is how we arrived at the overall cost to the proposer going from \$500 million to \$800 million. This is the range we have.

Mr. Angus: Mr. Minister, first, thank you for spending the afternoon with us. I think it has been quite valuable.

[Traduction]

M. Corbeil: Tout dépendra de la proposition qui sera retenue.

M. Keyes: Non, si les choses restent en l'état, 28 millions de passagers utiliseront l'aéroport Pearson, puisqu'il s'agit là de la capacité actuelle des terminaux, selon votre propre document. Quels seront donc les revenus nets?

M. Corbeil: Nous ne le savons pas. Combien coûtera l'électricité l'an prochain et dans cinq ans? Combien coûteront toutes sortes de choses à ce moment-là? Tout dépendra de la conjoncture économique?

M. Keyes: Mais vous avez établi des prévisions à ce chapitre aussi.

M. Corbeil: Nous avons prévu le nombre de passagers. En revanche, je n'ai aucune idée de ce que sera la taxe sur les billets d'avion si les coûts de la main-d'oeuvre augmentent, par exemple. Cela dit, si tout augmente de la même manière, nous pensons que les résultats seront ce qu'ils étaient il y a un an et demi.

M. Keyes: Mais vous savez bien, comme tout le monde ici, qu'il est possible de faire des extrapolations à partir des chiffres d'avant la récession. Vous l'avez d'ailleurs fait en essayant de deviner combien de passagers. . .

M. Corbeil: Nous ne l'avons pas deviné, c'est une prévision.

M. Keyes: . . . utiliseront l'aéroport Pearson, mais vous n'êtes pas allé plus loin. Vous auriez pu aussi essayer de deviner les revenus nets durant les cinq prochaines années, à partir des revenus et de la croissance d'avant la récession. Cela ne devait pas être difficile.

M. Corbeil: Prenez les 60 millions dont parlait tout à l'heure M. Barbeau et multipliez-les par dix. Nous espérons engranger au moins 60 millions de dollars par an durant chacune des dix prochaines années.

M. Keyes: Vous vous attendez donc à obtenir des revenus de 600 millions de dollars en 1997?

M. Corbeil: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que nous nous attendons à ce que les résultats soient les mêmes, si les circonstances restent normales. Les résultats nets de chaque année devraient être les mêmes, soit environ 60 millions de dollars, chiffres de 1990-1991. Donc, dans les mêmes circonstances, les résultats nets devraient être chaque année de l'ordre de 60 millions de dollars.

M. Keyes: Votre ministère a-t-il calculé combien coûterait la rénovation du terminal 1 si elle commençait demain?

M. Corbeil: Non. Je vous répondrai la même chose qu'à M. Blenkarn. Pour faire des calculs précis, il faudrait dresser des plans précis. Il est impossible de calculer les coûts de rénovation sans plans détaillés. Tant que l'on a pas de plans, les estimations ne peuvent être que tout à fait théoriques. Cela dit, nous supposons que la rénovation du terminal 1 coûtera environ 400 millions de dollars, et celle du terminal 2, 100 millions de dollars, au minimum. Voilà comment nous avons fixé le coût global pour les soumissionnaires à entre 500 et 800 millions de dollars.

M. Angus: Merci d'avoir passé l'après-midi avec nous, monsieur le ministre. La séance a été fort intéressante.

[Text]

When are you going to reduce the workload of Ron Lawless and make him president of just one of the two operations? Or are you? Seriously, though, is it your intention to return VIA and CN to separate operations, with separate heads?

Mr. Corbeil: On a medium-and long-term basis it is certainly the direction we will take.

Mr. Angus: When does the medium term start?

Mr. Corbeil: It is very difficult to say.

Mr. Angus: I tried.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. We appreciate you and your officials being with us. It has been most helpful.

Committee members, Mr. Angus has a piece of business he would like to bring before the committee.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. This Friday Les Benjamin, a former member of this committee for over 20 years, will be honoured at a roast in Regina. Les is retiring from the House of Commons. Unfortunately we dropped him from the transport committee last year when they restructured us.

I would like to move a motion that the House of Commons Standing Committee on Transport extend its thanks to Les (Boxcar) Benjamin, MP for Regina—Lumsden, for his years of service to transportation. As a member of the Standing Committee on Transport, Les Benjamin has helped shape transportation policy as few other Canadians have done. Congratulations and best wishes.

Mr. Wilson: I'll drink to that.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Angus: Do we take that as a second?

Motion agreed to

Mr. Richardson: I want to be recorded as being opposed.

The Chairman: The committee is adjourned.

[Translation]

Puis-je vous demander quand vous avez l'intention d'alléger la charge de travail de Ron Lawless pour ne lui confier qu'une seule présidence? Autrement dit, et plus sérieusement, avez-vous l'intention de séparer à nouveau VIA et CN?

M. Corbeil: C'est incontestablement notre intention, à moyen terme et à long terme.

M. Angus: Quand commence le moyen terme?

M. Corbeil: Difficile à dire.

M. Angus: En tout cas, j'aurais essayé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous venons d'avoir une séance très productive, avec vous et avec vos collaborateurs.

Avant de lever la séance, M. Angus a quelques mots à nous dire.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Les Benjamin, qui a fait partie de ce comité pendant plus de 20 ans, fera l'objet d'une petite fête, vendredi, à Regina, parce qu'il prend sa retraite comme député. Hélas, le Comité des transports a perdu ses services, l'an dernier, lors de la réorganisation.

Je voudrais donc proposer une motion pour que le Comité permanent des transports adresse ses remerciements à Les (Boxcar) Benjamin, député de Regina—Lumsden, pour tout le travail qu'il a fait dans le domaine des transports. À titre de membre du Comité permanent des transports, Les Benjamin est l'un des Canadiens qui ont exercé le plus d'influence sur l'orientation générale de notre politique des transports. Nous l'en remercions et nous lui adressons nos meilleurs vœux pour sa retraite.

M. Wilson: Je lève mon verre en son honneur.

Des voix: Oh!

M. Angus: Cela veut-il dire que vous appuyez la motion?

La motion est adoptée

M. Richardson: Je tiens à enregistrer ma dissidence.

Le président: La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From Transport Canada:

Huguette Labelle, Deputy Minister;
Ran Quail, Associate Deputy Minister, Commissioner, Canadian Coast Guard;
David Wightman, Assistant Deputy Minister, Aviation;
Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Airports Group;
Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface;
Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

TÉMOINS

De Transports Canada:

Huguette Labelle, sous-ministre;
Ran Quail, sous-ministre associé, Commissaire de la Garde côtière canadienne;
David Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation;
Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports;
Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjointe, Surface;
Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 14

Fascicule n° 14

Tuesday, March 17, 1992

Le mardi 17 mars 1992

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order of reference adopted by the House on October 9, 1991, consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi adopté par la Chambre le 9 octobre 1991, considération du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 17, 1992
(26)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:15 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Seafarers' International Union of Canada: Roman Gralewicz, President; Joseph R. Nuss, Legal Counsel. *From the St. Lawrence Cruise Lines:* James Clark, Vice-President.

Roman Gralewicz and Joseph R. Nuss made statements and answered questions.

James Clark made a statement and answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(27)

The Standing Committee on Transport met at 4:00 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. *From the Legislative Counsel Office:* Diane McMurray, Legislative Counsel.

Witnesses: From the Canadian Maritime Industries Association: J.Y. Clarke, President and Chief Executive Officer. *From Transport Canada:* Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Antoine Côté, Senior Advisor Marine; Marc Gauthier, Legal Counsel; Jim Young, Legal Counsel.

Pursuant to the Order of reference adopted by the House on October 9, 1991, consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

J.Y. Clarke made a statement and answered questions.

Bruce Bowie made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 17 MARS 1992
(26)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 15, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Syndicat international des marins canadiens: Roman Gralewicz, président; Joseph R. Nuss, conseiller juridique. *De St. Lawrence Cruise Lines:* James Clark, vice-président.

Roman Gralewicz et Joseph R. Nuss font des exposés et répondent aux questions.

James Clark fait un exposé et répond aux questions.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(27)

Le Comité permanent des transports se réunit à 16 heures, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Diane McMurray, conseillère législative.

Témoins: De l'Association canadienne des industries maritimes: J.Y. Clarke, président et principal administrateur. *De Transports Canada:* Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; Antoine Côté, conseiller principal—maritime; Marc Gauthier, conseiller juridique; Jim Young, conseiller juridique.

Conformément à son ordre de renvoi adopté par la Chambre le 9 octobre 1991, le Comité étudie le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

J.Y. Clarke fait un exposé et répond aux questions.

Bruce Bowie fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 18 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 17, 1992

• 1012

The Chairman: I call the meeting to order pursuant to the order of reference, consideration of Bill C-33, an act respecting the use of foreign ships and non-duty-paid ships in the coasting trade.

This morning we have with us witnesses from the Seafarers' International Union of Canada, the president, Mr. Gralewicz, and legal counsel, Mr. Nuss. Good morning, gentlemen. Happy St. Patrick's Day, and to the committee as well. You have some shamrocks, that's fine. Greetings to all the little people this morning.

Gentlemen, the procedure will be that we'll ask you to make your presentation, at the conclusion of which I then will call upon the committee members to make comments and perhaps put any questions they might have as a result of your brief. I invite whoever among you who is going to put the brief to begin.

Mr. Joseph Nuss (Legal Counsel, Seafarers' International Union of Canada): Good morning, Mr. Chairman and members of the committee. Mr. Gralewicz will, before we enter into the formal part of the submission, give some background as to the situation in the shipping industry, particularly the inland shipping industry. So our presentation will be Mr. Gralewicz will make the opening remarks and I will then deal with the submission and concentrate particularly on the provisions of Bill C-33. Then afterwards it will be a pleasure to answer your questions.

Mr. Roman Gralewicz (President, Seafarers' International Union of Canada): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. It's a pleasure to be able to come before you and make a few remarks that I think are necessary before we get into the submission. First of all, contrary to your thinking, Mr. Chairman, that the SIU is attempting to revive or revitalize Canada's deep-sea fleet, this is not our intent whatsoever. Nor are we at this time trying in any way, shape, or form to set up any maritime policy for Canada. Rather, what we are doing, or trying to do, desperately, is to protect the few jobs left for Canadian seamen on Canada's lakes and inland waters.

We desperately need protection in Bill C-33 from foreign vessels being allowed to trade between Canadian ports. We need something similar to the Americans' Jones Act. Only then do I see any incentive for the Canadian shipowners or shipbuilders to invest in a project of new vessels to replace the present aging fleet on the Great Lakes and inland waters. This type of protection would then give the shipping companies the sort of guarantee necessary to build a fleet at a tremendous cost. The fleet, in the last seven years, has diminished—and I'm talking from the figures of SIU contracted vessels—from 135 to some 89. Out of those, 14 have been reflagged under foreign flags, the rest have been scrapped.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 17 mars 1992

Le président: La séance est ouverte. Conformément à l'ordre de renvoi, considération du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Ce matin, nous avons des témoins représentant le Syndicat international des marins canadiens: le président, M. Gralewicz, et le conseiller juridique, M. Nuss. Bonjour, messieurs. Bonne Saint-Patrick à vous et aux membres du comité. Vous avez des trèfles; c'est bien. Bonjour à toutes les petites gens.

Messieurs, la séance se déroulera de la manière suivante: vous présenterez d'abord votre exposé; ensuite, nous inviterons les membres du comité à faire des commentaires et peut-être à poser des questions sur votre mémoire. Vous avez la parole.

M. Joseph Nuss (conseiller juridique, Syndicat international des marins canadiens): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs. Avant de présenter le mémoire proprement dit, M. Gralewicz va vous donner un aperçu de la situation de l'industrie des transports maritimes et, en particulier, de la navigation intérieure au Canada. M. Gralewicz fera donc une déclaration liminaire, et je présenterai le mémoire en insistant particulièrement sur les dispositions du projet de loi C-33. Ensuite, nous aurons le plaisir de répondre à vos questions.

M. Roman Gralewicz (président, Syndicat international des marins canadiens): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs. C'est un plaisir pour moi de comparaître devant vous et de faire quelques observations avant d'en arriver au mémoire. Tout d'abord, monsieur le président, contrairement à ce que vous pensez, le SIM n'a pas du tout l'intention de relancer ou de redynamiser la navigation en haute mer au Canada. Nous n'essayons pas non plus, de quelque manière que ce soit, de définir la politique maritime du Canada. Ce que nous faisons ou essayons de faire, désespérément, c'est de protéger les quelques emplois qui restent pour les marins canadiens dans nos lacs et nos eaux intérieures.

Nous voulons à tout prix que le projet de loi C-33 empêche les navires étrangers de faire du cabotage entre les ports canadiens. Nous avons besoin d'une loi semblable à la *Jones Act* américaine. C'est seulement avec ce genre de protection que l'on peut encourager les armateurs et les constructeurs de navires canadiens à investir dans la construction de nouveaux navires pour remplacer la flotte vieillissante qui fonctionne actuellement dans les Grands Lacs et les eaux intérieures. Ainsi, les transporteurs maritimes bénéficieront-ils de la garantie nécessaire pour constituer une flotte à un prix très élevé. Au cours des sept dernières années, notre flotte a diminué—d'après les statistiques de la SIM—passant de 135 navires à 89 environ. Quatorze d'entre eux ont changé de pavillon, et les autres ont été envoyés à la casse.

[Texte]

In the last four years, the ones that have been reflagged have thrown hundreds of Canadian sailors out of their jobs. When Canada's shipping companies reflagged lakes vessels—CSL four, Upper Lakes four, Misener Steamship three, and Paterson Steamship three—and hired cheap Canadian crews to replace them, the only way we kept them from coming up and down the lakes was by taking job action at the various ports from Halifax right up to Thunder Bay.

[Traduction]

Au cours des quatre dernières années, les navires ayant changé de pavillon ont licencié des centaines de marins canadiens. Quand les transporteurs maritimes canadiens ont changé le pavillon de leur navire fonctionnant sur les lacs—*CSL four, Upper Lakes four, Misener Steamship three et Paterson Steamship three*—et ont embauché des équipages canadiens à bon marché pour les remplacer, la seule façon pour nous de les empêcher de sillonner nos lacs a été d'adopter des moyens de pression au travail dans les différents ports, de Halifax jusqu'à Thunder Bay.

• 1015

We feel that Bill C-33 should not allow foreign ships to trade between Canadian ports. I can personally guarantee that the vessels that were reflagged will then cause an artificial shortage. By that, operators will be lining up for waivers to use the same Canadian ships that they reflagged to come into the trade between Canadian ports.

Nous estimons que le projet de loi C-33 ne doit pas permettre aux navires étrangers de faire du cabotage entre les ports canadiens. Je peux vous assurer que les navires qui ont changé de pavillon causeront alors une pénurie artificielle. Ainsi, nombreux seront les armateurs qui demanderont des dérogations pour utiliser les mêmes navires canadiens dont ils ont changé de pavillon afin de commercer entre les ports canadiens.

The SIU and the sailors cannot allow the position of these politicians of today to sell out Canada's lakes and inland waters fleet as they did the deep-sea fleet, which threw thousands of Canadians out of work. Government must protect Canadian jobs, not create loopholes to lose them. I believe that this bill, as currently written, is not helpful to us.

Le SIM et les marins s'opposent à la volonté des politiciens d'aujourd'hui de brader les flottes opérant sur les lacs et les eaux intérieures du Canada comme ils l'ont fait pour celles opérant en haute mer, faisant perdre leur emploi à des milliers de Canadiens. Le gouvernement doit protéger les emplois des Canadiens, au lieu de créer des échappatoires pour les éliminer. Dans sa forme actuelle, ce projet de loi n'est pas à notre avantage.

I would now like to turn the floor over to the union's counsel, Mr. Nuss.

Maintenant, je passe la parole au conseiller juridique du syndicat, M. Nuss.

Mr. Nuss: Mr. Chairman and members of the committee, before dealing with the summary of the brief that was delivered to the clerk of the committee, I wish to express my thanks to the clerk of the committee, Mr. Toupin, and to Mr. Bruce Bowie of the Department of Transport for their assistance to me in the preparation of the material that led to our appearance before the committee today.

M. Nuss: Monsieur le président, mesdames et messieurs, avant de vous présenter brièvement le mémoire qui a été remis au greffier du comité, j'aimerais remercier ce dernier, M. Toupin, et M. Bruce Bowie, du ministère des Transports, de m'avoir aidé à préparer le document que nous vous présentons aujourd'hui.

In our view, there are basically three main flaws in Bill C-33. Perhaps the very heading on the first page gives an indication of what we consider to be an erroneous perspective: "An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade". In our view, that should not be the perspective or the objective of a bill on the coasting trade. The perspective should be the protection of the coasting trade for Canadian ships and the exclusion of foreign ships from that trade.

À notre avis, le projet de loi C-33 comporte trois lacunes principales. À la première page, le titre même de la loi donne une idée de ce que nous considérons comme une perspective erronée: «Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage». Ce ne devrait pas être la perspective ni l'objectif d'un projet de loi sur le cabotage. Nous devrions plutôt chercher à réserver le cabotage aux navires canadiens, et à en exclure les navires étrangers.

As part of the background, we should keep in mind that our neighbours in the United States enacted the Jones Act in the early 1920s. By that act they have prohibited all foreign vessels from partaking in their coasting trade. In order to take part in the coasting trade of the United States, you have to have a ship operated by an American and the ship has to be built in the United States. On the other hand, we have allowed our coast to be open to shipping from countries other than Canada. The prohibition in the United States was even ratified and confirmed in the free trade agreement, where the Americans insisted that the agreement not apply to their shipping. The end result with respect to the United States is

À titre de rappel, je vous signale qu'au début des années 1920, les Américains ont promulgué la *Jones Act*, loi interdisant à tous les navires étrangers de faire du cabotage aux États-Unis. En effet, se livrer à cette activité, il faut avoir un navire exploité par un Américain et construit aux États-Unis. De notre côté, nous avons permis à des étrangers d'exploiter des navires de transport sur nos côtes. La protection du cabotage aux États-Unis a même été ratifiée et confirmée dans l'Accord de libre-échange, les Américains ayant insisté pour ne pas appliquer ce dernier au transport maritime chez eux. Il s'ensuit que les Canadiens ne peuvent pas faire du cabotage aux États-Unis, alors que les

[Text]

that Canadians cannot partake in the coasting trade, but Americans can partake in the coasting trade of Canada if they get a licence.

Historically, in 1934 the coasting trade was open to British ships because of the British agreement regarding coasting trade, to which Canada was a party. That didn't mean ships only from England; that meant ships anywhere in the British Commonwealth. Over the years there were ships engaging in the Canadian coastal trade that were registered in Cyprus, Hong Kong, Singapore, and any number of places, and the crews came from all over the world except Canada.

• 1020

In 1965 Parliament adopted a measure, which is now found in the Canada Shipping Act, whereby all voyages west of the Anticosti line were reserved exclusively for Canadian ships. I have given copies of the map of Canada to the clerk to be distributed, because we can see how vast a territory is the inland water area of Canada. When we look at this map, we see by the amendment in 1965 all voyages from what is the mouth of the St. Lawrence River right into Thunder Bay were reserved exclusively to Canadian ships.

This in essence is the vast majority of what is left of Canadian shipping. We know that there are important routes in the maritime provinces and on the west coast and in the Arctic, but as far as the number of voyages, the number of ships involved, the tonnage, the vast majority of our industry is in that area, which is from Thunder Bay right up to the mouth of the St. Lawrence at Anticosti Island.

I think it is worth looking at that amendment, which is found on page 3 of the brief, because what it says is that any voyage that commences west of Anticosti Island and goes westward—let's take Sept-Îles as being the first big port and let's take Thunder Bay as the most westerly port—and vice versa, must be on a Canadian ship. This is distinguished from the voyages that take place between Halifax and St. John's, or which would take place between Halifax, let's say, and Quebec City.

Basically, what it provides is an absolute exclusivity to Canadian ships for voyages in the inland waters of Canada. The marginal note to that amendment, which by the way is set out as annex II to this brief, accurately describes the intention of Parliament, and that is that Canadian ships may only engage in coasting trade on the Great Lakes and St. Lawrence River.

The next chapter is in the mid-1970s, when there was increasing pressure to reserve the coasting trade to Canadian ships only. At that point the government sent a notice, advising that Canada was withdrawing from the British Shipping Agreement, and that meant that there were no longer any treaty constraints on Canada by its legislation, dealing as it wished with coastal shipping. So since the mid-1970s there were neither constitutional nor treaty restraints on Canada's adopting a policy whereby all coastal shipping would be reserved to Canadian ships.

[Translation]

Américains peuvent en faire ici à condition d'obtenir une licence à cet effet.

En 1934, les navires britanniques pouvaient faire du cabotage grâce à un accord britannique visant également le Canada. Il s'agissait de navires provenant non seulement d'Angleterre, mais aussi de l'ensemble du Commonwealth. Pendant des années, le cabotage au Canada a été effectué par des navires enregistrés à Chypre, Hong Kong, Singapour et ailleurs, et leurs équipages venaient de tous les pays du monde sauf du Canada.

En 1965, le Parlement a adopté une disposition, qui figure actuellement dans la Loi sur la marine marchande du Canada, et selon laquelle tous les voyages à l'ouest d'Anticosti sont réservés exclusivement à des navires canadiens. J'ai donné des exemplaires de la carte du Canada au greffier pour qu'il vous les distribue, afin que nous puissions voir l'étendue des eaux intérieures canadiennes. Sur la carte, nous pouvons voir que, selon l'amendement de 1965, tous les voyages, à partir de l'embouchure du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Thunder Bay sont réservés exclusivement à des navires canadiens.

Au fond, cela représente l'essentiel de ce qui reste du transport maritime canadien. Nous savons qu'il existe des trajets importants dans les Maritimes, sur la côte ouest et dans l'Arctique; mais, en ce qui concerne le nombre de voyages, le nombre de navires et le tonnage, la plus grande partie de notre industrie se situe dans le secteur qui s'étend de Thunder Bay à l'embouchure du Saint-Laurent, près de l'île d'Anticosti.

Je vous invite à étudier l'amendement qui figure à la page 3 de notre mémoire et qui stipule que tout voyage commençant à l'ouest de l'île d'Anticosti—disons à Sept-Îles, le port le plus important de la région, et Thunder Bay, qui est le port situé le plus à l'ouest, et vice-versa—doit être effectué par un navire canadien. Il en va autrement des voyages entre Halifax et St.-John's, ou entre Halifax, par exemple, et Québec.

Au fond, dans notre amendement, nous accordons l'exclusivité absolue aux navires canadiens pour les voyages dans les eaux intérieures canadiennes. Dans la note qui accompagne l'amendement, et qui est l'annexe 2 de notre mémoire, nous présentons fidèlement l'intention du Parlement, à savoir que seuls les navires canadiens peuvent faire du cabotage dans les Grands lacs et dans le fleuve Saint-Laurent.

Au milieu des années 1970, il y a eu de plus en plus de pressions pour que le cabotage soit uniquement réservé aux navires canadiens. Le Canada a alors fait savoir qu'il dénonçait l'Accord britannique sur le transport maritime, ce qui signifie qu'il n'était plus lié par aucun traité et qu'il pouvait réglementer le cabotage comme bon lui semblait. Par conséquent, depuis le milieu des années 70, aucune mesure constitutionnelle ni aucun traité n'empêche le Canada d'adopter une politique stipulant que le cabotage est réservé aux navires canadiens.

[Texte]

In 1987 there was an amendment to the Canada Shipping Act, and it was one of many amendments to that statute, and I daresay might be considered to be somewhere buried in it. It was in the bill passed June 18, 1987. There is one section in which there was inserted the clause which presently appears and which allows for exemptions throughout Canadian waters to be granted to foreign ships for voyages in Canada.

The effect of that amendment was that exclusive protection, which until that time had existed for all voyages in inland waters—that is, from Anticosti to Thunder Bay—became subject to the granting of a licence. That meant you could have a situation where a voyage between Thunder Bay and Toronto is carried on a European ship or an Asian ship or an African ship, a concept which in our view was probably not even thought about and which raises the question as to whether this amendment in 1987 was either unknowingly or unthinkingly put in, in that it took away a protection that had existed until then.

• 1025

The evolution of Canadian laws on the coasting trade was exactly the opposite. That is, the coast was first entirely open. Then it was open to British ships. Then part of the coast was closed off to any ships other than Canadian ships. And here you have a retrograde step, opening up the possibility for an area that until that time had been protected for British ships. We see exemptions have been granted since 1988 for that purpose.

Mr. Manley (Ottawa South): Just so I can understand this point, could I ask one short clarifying point? Section 665, which you've included in the brief, refers to regulations exempting from the application of this part. I don't think any of us have the Canada Shipping Act with us, but in the bill, which eliminates part X from the Canadian Shipping Act, it does quote the existing part X, and it implies from what is included in our bill that part X goes from sections 590 to 595. In other words, section 665 wouldn't be in part X. I just wanted to clarify with you that in fact section 665 does apply to part X of the existing Canada Shipping Act, because that seems to be exactly what your point is, and from what I have here, it's not clear.

Mr. Nuss: Section 665 is the present 595, but the text is the same. By doing away with part X, it's true, you do away with section 595. But the present bill incorporates 595, because it gives authority to the minister on the advice of the agency to grant permits anywhere in Canada.

Mr. Manley: So what you have quoted is now section 595.

Mr. Nuss: That's correct.

Mr. Manley: I see.

Mr. Nuss: So if you look at 595... that's because of the new numbering after the 1985 revised statutes. But what I've quoted as 665 is identical as the present 595.

[Traduction]

En 1987, la Loi sur la marine marchande du Canada a été amendée, et c'était un amendement parmi beaucoup d'autres. Il s'agit du projet de loi adopté le 18 juin 1987, selon lequel des étrangers pouvaient obtenir des exemptions pour exploiter des navires dans les eaux intérieures canadiennes.

À la suite de cet amendement, les navires canadiens ont perdu l'exclusivité sur tous les voyages dans les eaux intérieures canadiennes, d'Anticosti à Thunder Bay. Dès lors, il était possible qu'un voyage entre Thunder Bay et Toronto soit effectué par un navire péruvien, asiatique ou africain, ce à quoi on n'avait probablement pas pensé. Je me demande si l'on avait envisagé les conséquences de l'amendement de 1987, qui a éliminé une protection existante jusqu'alors.

Les lois canadiennes sur le cabotage ont évolué exactement dans le sens contraire, c'est-à-dire que, pour la première fois, la côte a été entièrement ouverte. Ensuite, elle a été ouverte aux navires britanniques. Puis elle a été fermée à tous les navires étrangers. Nous avons donc fait un pas en arrière, permettant aux navires britanniques d'accéder à une zone qui avait été protégée jusque là. À cet effet, des exemptions ont été délivrées depuis 1988.

M. Manley (Ottawa-Sud): J'aimerais poser une question pour clarifier les choses. L'article 665, que vous traitez dans votre mémoire, porte sur les règlements relatifs aux exemptions. Je ne crois pas que nous ayons le texte de la Loi sur la marine marchande du Canada, mais dans le projet de loi, qui élimine la partie X de la Loi sur la marine marchande, on reprend la partie X, qui va de l'article 590 à l'article 595. Autrement dit, l'article 665 ne figure pas dans la partie X. Je voulais tout simplement m'assurer que l'article 665 figure effectivement dans la partie X de la loi actuelle sur la marine marchande, car c'est exactement ce que vous avez dit; mais, d'après ce document, ce n'est pas clair.

M. Nuss: L'article 665 porte actuellement le numéro 595, mais le texte est le même. Il est vrai qu'en éliminant la partie X, on élimine également l'article 595. Le projet de loi actuel comprend cet article, car il donne au ministre le pouvoir de délivrer des permis partout au Canada après avoir consulté l'office.

M. Manley: Vous avez donc cité l'article 595.

M. Nuss: En effet.

M. Manley: Bon.

M. Nuss: Dans l'article 595... c'est la nouvelle numérotation découlant des amendements de 1985. L'article 665, que j'ai cité, est identique à l'article 595 actuel.

[Text]

So as it now stands, there is authority for granting an exemption for a voyage anywhere in Canada, including the protected area. And the bill does the same thing. Of course it doesn't have this language, because in the reformulation the bill gives authority to the minister to grant licences anywhere in the coasting trade. "Anywhere" means in the area that until 1988 was protected.

It is interesting to note that what we referred to in the submission as the incomprehensible amendment of 1987, and the unwarranted amendment of 1987, and then what we propose to correct, the flaw, are matters even those who prepared Bill C-33 did not take cognizance of. When we look at the bill, and we look at page 18 and what was published by those who prepared it for consideration of the House, we see the 595 in the bill—

Mr. Manley: That's exactly the question I was asking you. That's why I'm confused by it.

• 1030

Mr. Nuss: This is not the correct version. In the bill they published the old section 595, which in our view did not allow for the giving of exemptions. What it allowed was that if the Governor in Council thought in a certain situation that ships from the United States should be allowed to trade, then it could by Order in Council say they may trade in a certain area because of whatever conditions existed that justified it, or whether it was another country, France or what have you, but it did not provide for a system of exemptions and licences. That was the situation as it existed until 1987. What you have printed in the bill as section 595 is inaccurate, in that it does not take into account the amendment of 1987, which has a completely different wording and which goes toward granting the licences, which is now picked up in Bill C-33.

What I'm saying is that we should really go back to what the drafters of this bill thought existed at the time it was published and say that everything west of the Anticosti line should be protected. The proposed amendment we are suggesting is that if the minister is asked to give a permit it should be clearly set out in the law that he could not give a permit or licence for any voyages west of the Anticosti line. In other words, what was protected until 1988, and which I dare suggest those who drafted the amendment in 1988 did not take sufficient cognizance of, should continue to be protected.

I think what we have brought forth as a suggested amendment picks up the words that exist in the present statute, that you can't give licences for those voyages. When the minister is asked to give a licence he has to make sure that it's not for those types of voyages. That would at least take us back to the situation in which you had that absolute protection.

The importance of it is that if you do not have the absolute protection then you're not going to have people who are going to invest in building ships, because they will not have a protected area in which those ships can be employed. With the cost of building ships you can't expect someone to invest \$30 million or \$40 million if legislation within that country allows shippers to use foreign flag vessels, and the vessel that has been built at such great cost could lie idle.

[Translation]

Dans sa forme actuelle, la loi permet donc d'accorder une exemption pour un voyage partout au Canada, y compris dans la zone protégée. Le projet de loi en fait autant. Bien entendu, il n'a pas le même libellé, car il donne au ministre le pouvoir de délivrer des licences partout en matière de cabotage. «Partout» signifie dans la région qui était protégée jusqu'en 1988.

Il est intéressant de noter que les rédacteurs du projet de loi C-33 n'ont pas pris connaissance de ce que nous appelons dans notre mémoire l'amendement incompréhensible de 1987, l'amendement injustifié de 1987, et de la lacune que nous proposons de combler. Dans le projet de loi qui a été soumis à la Chambre, à la page 18, nous constatons que l'article 595. . .

M. Manley: C'est exactement la question que je vous posais. C'est pour cela que je ne comprends pas très bien.

M. Nuss: Ce n'est pas la bonne version. Dans le projet de loi, on a publié l'ancien article 595, qui, à notre avis, ne permettait pas de délivrer des exemptions. D'après cet article, si le gouverneur en conseil considérait que dans certaines situations, on pouvait autoriser les navires venant des États-Unis à faire du cabotage, il pouvait émettre une ordonnance à cet effet pour leur permettre de travailler dans une certaine région à certaines conditions ou s'il s'agissait d'un autre pays, comme la France. Cet article ne permettait pas de délivrer des exemptions ou des licences. Telle a été la situation jusqu'en 1987. L'article qui porte le numéro 595 dans le projet de loi est source de confusion, car il ne reprend pas l'amendement de 1987, qui a un libellé complètement différent et qui permet d'octroyer des licences, ce qui est actuellement repris dans le projet de loi C-33.

Je propose donc que nous revenions à l'intention du législateur en disant que tout le secteur à l'ouest d'Anticosti doit être protégé. Nous voulons que la loi stipule clairement que le ministre n'a pas le droit de délivrer des permis ou des licences pour tout voyage à l'ouest d'Anticosti. Autrement dit, ce qui était protégé jusqu'en 1988, et dont, à mon humble avis, les rédacteurs de l'amendement de 1988 n'ont pas pris suffisamment connaissance, doit continuer à être protégé.

Dans la modification que nous proposons, nous reprenons les termes de la loi existante, à savoir qu'on ne peut pas délivrer de licence pour travailler à l'ouest de l'île d'Anticosti. Si on demande au ministre de délivrer une licence, il doit s'assurer qu'elle ne vise pas cette région. Ainsi, nous pourrions au moins bénéficier à nouveau d'une protection absolue.

Ceci est d'autant plus important que, s'il n'y a pas de protection absolue, les armateurs n'investiront pas dans la construction de navires, car ils n'auront pas de région protégée où les exploiter. On ne peut pas s'attendre à ce que quelqu'un investisse 30 ou 40 millions de dollars pour bâtir des navires dans un pays où les lois permettent aux armateurs d'utiliser des navires battant pavillon étranger, au détriment des navires construits à grands frais. C'est ainsi

[Texte]

That's how the Americans maintain their fleet. They don't allow anybody in under any circumstances.

The other point is that there was no problem at all with the situation as it existed until 1988. No one complained that goods could not be shipped because there weren't enough Canadian ships or because there was a flaw in the existing legislation. We think this of crucial importance.

The next point is that the criteria for granting licences should be set out in the bill. There are vague criteria about ships being available, but there's nothing in there that obliges the agency to give notice to those who would be most aware of what ships are available. We are suggesting that in the text of the law there should be provision that no one could get a licence unless he applies for it 30 days ahead of time and unless notice is given to people in the shipping industry and the maritime unions, and particularly those who have indicated they wish to have notice of all applications.

We also think the granting of a licence should be such an exceptional measure that the minister should take ultimate responsibility for it. The way the statute now reads, the minister is obliged—he “shall” grant a licence—if the agency recommends it. We think this is not correct. The responsibility is that of the government, of the minister. It should not be delegated to the agency, making the minister a rubber stamp. Even if the agency thinks a licence should be granted, ultimately it's the minister who should decide. Therefore, in clauses 4 and 5 the word “may” should be changed to “shall”.

• 1035

Finally, on the same point, clause 8 of the bill gives the Governor in Council authority to establish criteria for the granting of licences. We think this should be put in the imperative. It's not a matter that should be left to his or her sole discretion as to whether or not established criteria will be set out; the Governor in Council must set out criteria, which the agency then would be obliged to follow. So with respect to clause 8, we suggest the word “may” should be changed to the word “shall”.

The final point deals with a broad policy issue, and that relates to the way we regard the waters of Canada and the seas surrounding Canada. In our view, up until now there has been a tendency to regard the seas as something other than the territory of Canada, and to allow practices on the waters we would not tolerate on the land or in the air. We would not tolerate on the land or in the air that people bring in aliens who haven't got work permits, who are not landed—immigrants to work at wages determined by the jurisdiction of some other country.

Yet as far as the territory of Canada composed of the waters is concerned, we allow people to bring in ships, have foreign employees work on those ships without permits, without immigrant status, and all the while we have unemployed seamen looking for jobs.

With respect to the land territory of Canada, if someone wants to bring in a foreign worker he has to first establish there's no Canadian worker available to do the job. That should be the situation on the sea. So if a licence is granted

[Traduction]

que les Américains maintiennent leur flotte. En aucun cas, ils ne permettent à personne de travailler chez eux.

Je signale également qu'avant 1988, il n'y avait aucun problème. Personne ne se plaignait du fait qu'on ne pouvait pas transporter de marchandises parce qu'il n'y avait pas assez de navires canadiens ou parce qu'il y avait une lacune dans les lois existantes. Cela revêt une importance capitale.

De plus, les conditions d'octroi des licences doivent être énoncées dans le projet de loi. Il y a de vagues critères sur la disponibilité des navires, mais rien n'oblige l'office à informer les personnes qui ont le plus intérêt à savoir quels sont les navires disponibles. Nous proposons que la loi comporte une disposition stipulant que personne ne peut obtenir de licence à moins de déposer une demande à cet effet au moins 30 jours à l'avance et à moins d'en informer l'industrie des transports maritimes, les syndicats des marins et, en particulier, ceux qui ont exprimé le besoin d'être mis au courant de toutes les demandes.

Nous pensons également que l'octroi d'une licence doit être une mesure tellement exceptionnelle que le ministre doit en assumer la responsabilité ultime. D'après le libellé actuel, le ministre est obligé—il «doit» délivrer une licence—si l'office le lui recommande. À notre avis, ce n'est pas juste. Cette responsabilité incombe au gouvernement, au ministre. Il ne faut pas la déléguer à l'office et laisser au ministre un rôle secondaire. Même si l'office est favorable à l'octroi d'une licence, c'est le ministre qui doit décider en dernier analyse. Par conséquent, dans les articles 4 et 5, le mot «may» doit être remplacé par «shall».

Enfin, sur le même sujet, l'article 8 du projet de loi donne au gouverneur en conseil l'autorité d'établir des critères pour l'attribution des licences. Nous estimons que ce devrait être impératif. La décision d'établir ou non des critères ne devrait pas être laissée à son entière discrétion; le gouverneur en conseil doit établir des critères, que l'Office sera tenu de respecter. En ce qui concerne l'article 8, nous proposons donc que les mots «peut fixer» soient remplacés par le mot «fixe».

Le dernier point concerne une question de politique en général, soit la façon dont nous considérons les eaux du Canada et les mers entourant le Canada. À notre avis, on a eu tendance, jusqu'à présent, à considérer les mers comme autre chose qu'un territoire canadien, et à y permettre des pratiques que nous ne tolérerons pas sur terre ou dans les airs. Nous ne tolérerions pas sur terre, ni dans les airs que l'on amène des étrangers, démunis de permis de travail et non-immigrants reçus, pour les faire travailler à des salaires déterminés par les autorités d'autres pays.

Pourtant, dans les eaux canadiennes, nous permettons à des gens d'amener des navires, d'y avoir des employés étrangers travaillant sans permis, sans statut d'immigrant, alors que nous avons ici des marins en chômage.

Sur le territoire du Canada, si quelqu'un veut amener un travailleur étranger, il doit d'abord prouver qu'il n'y a pas de travailleurs canadiens pour cet emploi. Si l'on accorde à quelqu'un une licence lui permettant de faire entrer un

[Text]

for someone to bring in a ship to carry on trade in Canada, then in our submission that person should be obliged to do the same thing as the employer on the land: see whether there is anybody to work on that ship in Canada, and only in the event there are no Canadians available to work on that ship should he be allowed to engage foreign workers while that ship is on Canadian territory.

The same would apply to other Canadian legislation. The labour code, the revenue statutes—all those should apply to an operation in Canada. The waters of Canada are as much a part of Canada as is the land and the air. We wouldn't allow a foreign airline to come in and do a cabotage between Montreal, Toronto, Winnipeg, and Calgary and not be subject to Canadian laws. The same should apply with respect to the sea. Similarly, on the land we wouldn't allow that type of situation to occur where a factory owner would want to bring in people and not be subject to Canadian laws.

We have proposed an amendment that would go into clauses 4 and 5 in which it is stated that if the owner of a licensed ship brings that ship to Canada, he must make the undertaking that he will hire a crew according to the Canadian legislation dealing with employment in Canada, and will respect the revenue laws as well as other laws applicable in Canada.

So in summary, in our view this bill requires amendment, and the perspective and the object should be to reserve the coasting trade to Canadian ships to encourage a climate whereby in the near future all of the coasting trade would be reserved to Canadian ships. We submit that in its present state this bill is a licence to further weaken the shipping industry and to provide an impetus for the further loss of jobs. Thank you.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for your comments and your views.

• 1040

I want to clarify a comment that was made by the president. Although in our conversation yesterday I referred to a former colleague of mine whose main ambition it was at one point to re-establish a merchant marine in this nation—being a maritimer, I felt this was a positive thing to undertake—nonetheless, if I eluded crediting you with your intentions today vis-à-vis Bill C-33, which is trying to re-establish the merchant marine in this country, I did not intend to, although I still harbour feelings sympathetic toward that notion.

Mr. Manley: I want to clarify something that was said between the opening comments and Mr. Nuss's explanation of the brief. I had the impression at the outset that you were asking for much more drastic legislation than the brief seemed to recommend. I gather Mr. Gralewicz was suggesting that we should have a Jones Act. That is not what the brief reflects. Am I clear that we're discussing the proposals in the brief?

Mr. Nuss: That's correct. The Jones Act would be the ideal situation, but we don't live in an ideal world, so we are attempting to do something that we think is possible and is required.

[Translation]

navire et de l'exploiter au Canada, nous estimons que cette personne devrait être tenue de faire la même chose que l'employeur se trouvant à terre, autrement dit, s'assurer d'abord que personne au Canada ne pourrait travailler sur ce navire, et n'être autorisé à engager des travailleurs étrangers, pour la durée du séjour du navire sur le territoire canadien, que si aucun Canadien ne peut travailler sur ce navire.

Le même principe devrait être pris en compte pour ce qui concerne les autres lois canadiennes—Code du travail, lois sur le revenu—dans tous les cas où il s'agit d'une exploitation au Canada. Les eaux canadiennes font autant partie du Canada que la terre et les airs. Nous n'autoriserions pas le cabotage par une compagnie aérienne étrangère entre Montréal, Toronto, Winnipeg et Calgary sans en exiger le respect des lois canadiennes. Le même principe devrait s'appliquer dans le domaine maritime. De même, sur terre, il serait hors de question qu'un propriétaire d'usine fasse entrer au Canada des gens qui ne seraient pas soumis aux lois canadiennes.

Nous avons proposé pour les articles 4 et 5 un amendement selon lequel un propriétaire de navire détenant licence, qui amène ce navire au Canada, s'engage à recruter un équipage en respectant les lois canadiennes sur l'emploi au Canada, et à respecter les lois sur le revenu, ainsi que toutes les autres lois applicables au Canada.

Pour résumer, nous estimons donc que ce projet de loi doit être amendé pour que sa portée son objet soient de réserver le cabotage aux navires canadiens ou de créer un contexte dans lequel, prochainement, toutes les activités de cabotage seront réservées aux navires canadiens. À notre avis, ce projet de loi, sous sa forme actuelle, ne servirait qu'à affaiblir le secteur de la marine marchande et à y diminuer les emplois. Merci.

Le président: Merci, messieurs, de vos commentaires et de vos points de vue.

J'aimerais clarifier une remarque précédente de ma part. Au cours de notre conversation d'hier, j'ai parlé d'un de mes anciens collègues dont la principale ambition était de rétablir la marine marchande dans ce pays, entreprise que, en tant qu'originaire des Maritimes, je trouvais fort louable. Et c'est tout à fait par inadvertance que j'ai omis de souligner que aujourd'hui par ce projet de loi C-33, vous voulez tenter de rétablir la marine marchande canadienne.

M. Manley: J'aimerais clarifier quelque chose qui a été dit entre les remarques d'ouverture et l'explication du mémoire par M. Nuss. J'ai eu l'impression, au début, que vous demandiez une loi beaucoup plus sévère que le mémoire ne semble le recommander. J'ai cru comprendre que M. Gralewicz proposait une loi Jones. Mais ce n'est pas l'impression que me laisse le mémoire. Parlons-nous bien des propositions du mémoire?

M. Nuss: Oui. Une loi Jones serait l'idéal, mais nous ne vivons pas dans un monde idéal; par conséquent, nous tentons de faire quelque chose qui nous paraît possible et nécessaire.

[Texte]

Mr. Manley: Presumably the shippers using the system would have some views on what costs would inevitably be passed on to them by virtue of an increased reliance on Canadian shipping. Presumably there is some kind of cost differential there and that's what is driving this pressure to internationalize shipping. Have you done any analysis as to what might be the difference in costs to shippers? If so, can you explain what that would be?

Mr. Nuss: I don't think the cost analysis is the key factor in this area. There are statistics on international trade, but almost all of the trade is carried out on Canadian ships, so the status quo would be to reserve exclusively to Canadian ships the shipping west of the Anticosti line, as the majority of that shipping is being carried out even now.

I don't see that the impetus is on what is happening right now. The danger is that if you create a climate where a shipper is not secure in the knowledge that the trade will rest with Canadian ships, then he will not build Canadian ships and you won't have Canadian ships to carry out that trade in the future. As a result, the shipper will go to a vessel that has been reflagged, or another vessel, and this artificially created shortage will be the father of foreign flag shipping in Canada.

Mr. Manley: But presumably there is a cost differential. The logic is that it is driven by cost.

Mr. Nuss: If you're operating a foreign ship then you're not paying as much for the operation as with a Canadian ship, but we don't have any statistics as to what that is.

Mr. Manley: Okay, that's what I was trying to get at.

As you know, the predecessor to this piece of legislation was amended as it was going through the process and finally it wasn't enacted, but the preceding legislation required that although licences could be granted, there was an intervening delay period. You haven't suggested anything like that.

• 1045

Mr. Nuss: The brief mentions that there should be a minimum period of 30 days. At the bottom of page 8 it states the following:

The Agency should be required to give a notice of at least thirty days to Canadian shipowners and maritime unions of the application to use a foreign vessel

Mr. Manley: The response to that has been, and I would like you to meet the argument, that even a 14-day time period, which had previously been suggested at the committee stage, would create undue delays; that it was unnecessary, given the nature of the industry; that matching can be done much more quickly, given the limited number of players in the field. That is why, we are told, Bill C-33 comes forward with no time limitation. Presumably you have heard that argument, and I would like you to respond to it.

[Traduction]

M. Manley: Je suppose que les expéditeurs faisant appel au réseau auraient une idée des coûts qui leur seraient inévitablement transmis s'il fallait s'appuyer davantage sur la marine marchande canadienne. Je suppose qu'il y a une différence dans les coûts, différence qui précisément fait pencher la balance du côté de la marine marchande internationale. Avez-vous analysé la différence de coûts que cela représenterait pour les expéditeurs? Le cas échéant, pouvez-vous nous les préciser?

M. Nuss: Je ne pense pas que l'analyse des coûts soit un facteur-clé dans cette question. Il existe des statistiques sur le commerce international, mais la plupart de ces activités sont exécutées sur des navires canadiens; le statu quo réserverait donc l'exclusivité pour les navires canadiens du transport de marchandises à l'ouest d'Anticosti, tout c'est le cas à l'heure actuelle pour la majorité de ces activités.

Je ne pense pas que l'accent soit sur ce qui se passe à l'heure actuelle. Le danger est que, si vous introduisez un doute dans l'esprit des armateurs, s'ils ne sont pas sûrs que ces activités seront réservées aux navires canadiens, eh bien, ils ne construiront pas de navires canadiens et vous n'en aurez pas pour faire ce commerce à l'avenir. Par conséquent, l'expéditeur se tournera vers un navire dont le pavillon a été changé, ou un autre navire, et à cause de ce manque artificiellement créé, on aura au Canada une marine marchande battant pavillon étranger.

M. Manley: Mais il doit bien y avoir une différence de coûts; il serait logique que cette situation découle d'une différence de coûts.

M. Nuss: L'exploitation d'un navire étranger coûte moins que celle d'un navire canadien, mais nous ne disposons pas de statistiques sur cet écart.

M. Manley: Bon, c'est ce à quoi je voulais en venir.

Comme vous le savez, le prédécesseur de ce projet de loi a été amendé tout au long du processus, et finalement n'a pas été adopté; mais il y était précisé que, bien que des licences puissent être accordées, il devait y avoir une période d'attente. Vous n'avez pas proposé quelque chose du genre.

M. Nuss: Le mémoire parle d'une période minimale de 30 jours. Au bas de la page 8, il est dit:

L'Office devrait être tenu de donner un préavis d'au moins 30 jours aux propriétaires des navires et syndicats maritimes canadiens pour toute demande d'utilisation d'un navire étranger.

M. Manley: A cela, il a été répondu-et j'aimerais que vous confirmiez ou infirmiez l'argument-que même 14 jours, ce qui avait été précédemment proposé au stade du comité, entraîneraient des retards injustifiés; il a été dit qu'un préavis n'était pas nécessaire, compte tenu de la nature de cette activité, que la correspondance peut se faire bien plus rapidement, si l'on tient compte du nombre restreint d'intervenants dans le domaine. Voilà pourquoi, nous dit-on, le projet de loi C-33 est présenté sans aucune limite de temps. Je suppose que vous avez entendu cet argument et j'aimerais que vous le commentiez.

[Text]

Mr. Gralewicz: From our experience, the Canadian shipowners have from the beginning of a season put their vessels into certain operations and to certain slots. They can't, at a moment's notice, take these operations and jockey them around without ample notice to their suppliers. Stelco needs coal at a specific time; if they don't deliver they will lose the contract to somebody else. Therefore, they need the lead time to make their ships available for that certain cargo; otherwise there is no way you can do it. You can't just take a ship from nowhere. They are not sitting around there. Hopefully you have them working, and it is just a matter of jockeying them around; you need that lead time.

What has happened in the past is that, for example, Mr. X happens to have a ship sitting in Seven Islands. Its description is such that no other ship in the world can match this. They apply and say that they need a yellow ship with green stripes, this width, this length, and they happen to have it in Seven Islands, thank you very much. Canadian shipowners would not have one right then, but they could get one in a week or two. But they would say we need it right now. Irving Oil brings his own foreign flag ships into Canada saying he needs three tankers for one month right now. Two days later he gets a licence, Canadian ships are unemployed, tankers are unemployed, but his are operating full bore for the month carrying cargoes.

Our shipping companies can't jockey the position around. For instance, the oil companies would certainly do away with our services; they could not depend on us. At the beginning of the year they say they need so much tonnage at such a time. You have to jockey your fleet around. If you can't do that, then, I am sorry, you can't exist. It is just like everything else, you can't have every taxi all of a sudden at the airport waiting for you. I am sorry, we happen to have a business all through Ottawa. For that reason they need the lead time. Given the lead time they could certainly do it. Of course, if it wasn't specific that you needed a certain type of ship. . . If it is a ship comparable, we can do the job. A shipper knows ahead of time. It is not as though all of a sudden today you need to carry 10,000 tonnes of coal up to Thunder Bay. We know that way ahead of time; you just don't buy today for delivery tomorrow. That's artificially done.

Mr. Manley: You are saying the system has been abused.

Mr. Nuss: Yes, it has. For instance, the situation with Irving Oil was mentioned. We have the data from the agency. On November 21, 1989, Irving Oil applied for a permit for three tankers, registered in the Bahamas, for the movement of crude oil, 30,000 to 40,000 tonnes, one trip every two days for 30 days by three foreign flag tankers. That request made on November 21, 1989, was approved on November 23, 1989.

[Translation]

M. Gralewicz: D'après notre expérience, les propriétaires de navires canadiens ont, dès le début d'une saison, attribué leurs navires à certaines opérations et à certains créneaux. Ils ne peuvent pas, brusquement, remanier toutes ces opérations sans donner un préavis suffisant à leurs fournisseurs. Stelco a besoin de charbon à des moments précis; s'il n'est pas livré, le transporteur perd le contrat, qui sera donné à quelqu'un d'autre. Par conséquent, ils ont besoin de suffisamment de temps pour s'organiser et pour que leurs navires soient disponibles pour certaines marchandises; autrement, la tâche est impossible. Vous ne pouvez pas tirer un navire de nulle part; les navires ne sont pas oisifs. On veut les faire travailler; il s'agit de profiter de tous les créneaux utilisables; vous avez donc besoin de ce préavis.

Voilà ce qui se passait, auparavant; par exemple, M. X a par hasard un navire à Sept-Îles. Il est unique, aucun autre navire au monde ne peut s'y substituer. Une demande est faite précisant qu'on a besoin d'un navire jaune avec des rayures vertes, ça de long, ça de large, et, comme par hasard, il y en a un à Sept-Îles. Les propriétaires de navires canadiens n'en auraient pas un sur-le-champ, mais pourraient en obtenir un en une semaine ou deux. Mais les demandeurs disent en avoir besoin immédiatement. La *Irving Oil* amène au Canada ses propres navires battant pavillon étranger en disant qu'elle a besoin de trois navires citernes pendant un mois, immédiatement. Deux jours plus tard, elle obtient une licence, alors que des navires citernes canadiens sont inutilisés, mais les siens fonctionnent à plein gaz pendant un mois.

Nos transporteurs ne peuvent remanier leur flotte instantanément. Par exemple, les compagnies pétrolières se passeraient certainement de nos services; elles ne peuvent compter sur nous. Au début de l'année, elles disent avoir besoin de tant de tonnages, à tel moment. Vous devez remanier votre flotte. Si vous ne le faites pas, eh bien, je suis désolé, mais vous ne pouvez pas survivre. C'est comme toute autre chose, vous ne pouvez pas avoir tous les taxis à l'aéroport à vous attendre. Je suis désolé, mais il se trouve que nous avons une telle entreprise à Ottawa. Voilà pourquoi il faut un préavis. Avec ce préavis, ils pourraient certainement le faire. Bien sûr, si la demande ne portait pas sur un type précis de navire. . . s'il s'agissait d'un navire comparable, nous pourrions faire le travail. Un expéditeur sait de quoi il retourne d'avance. Vous n'avez pas besoin brusquement aujourd'hui de transporter 10,000 tonnes de charbon à Thunder Bay. Cela se sait d'avance. Ce n'est pas une chose qui s'achète aujourd'hui pour être livré demain.

M. Manley: Vous dites qu'il y a abus du système.

M. Nuss: Oui. Par exemple, la situation de la *Irving Oil* a été mentionnée. Nous avons les données de l'Office. Le 21 novembre 1989, la *Irving Oil* a demandé un permis pour trois navires citernes, battant pavillon bahamien, pour le déplacement de 30,000 à 40,000 tonnes de pétrole brut au rythme d'un voyage tous les deux jours pendant 30 jours par trois navires citernes battant pavillon étranger. Cette demande a été faite le 21 novembre 1989 et approuvée le 23 novembre 1989.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

How is it possible, first of all, that Irving Oil, a Canadian company, didn't know it was going to move oil at that time of the year? And how is it possible to have any legitimate functioning of a process to acquire other Canadian ships when you approve the permit in less than three days, in 48 hours?

Here is an example of a case, also, where probably those were reflagged tankers. I'm not sure about that, but we know Irving Oil is a Canadian operation and it has tankers flagged in the Bahamas. So taking all the advantages of the Canadian infrastructure, all the advantages of the Canadian laws, which provide the climate for carrying on business, here is an operator who chooses to put his ship outside of the country, to take advantage of lower wages, to take advantage of revenue lost to the detriment of the Canadian worker. There are jobs lost to Canadian workers because you have these three tankers coming in from the Bahamas on permits granted on two days' notice.

Mr. Manley: If you'd had your 30-day notice period, are you aware whether Canadian tankers were available that could perform that work?

Mr. Gralewicz: Yes, that particular case was taken up with our shippers, and they could have handled the cargo at that time, given 30 days' notice, because there are periods of time within which they can jockey around. All sorts of tankers have been laid up for lack of cargo in the last five years—this year, last year. Given their lead time, they could very easily have carried it. They weren't given the lead time.

Mr. Manley: Taking these three tankers as an example of reflagging, are you suggesting they are only used in the Canadian trade?

Mr. Nuss: Not these three tankers, because they came in according to what is written in the report, one trip every two days for 30 days. That means you had 15 trips of three tankers, so you had 45 trips. So the question is, was it really necessary to have 45 trips in a period of 30 days? If you had one Canadian ship, it might have taken 90 days, but couldn't the operation have been done in 90 days?

In other words, if you create the situation and say I have to move this vast quantity of oil all in the space of one week, and I need 15 foreign tankers, because that's the way I'm going to do it, you've created an artificial situation. Logically and business-wise, you can just as easily have one Canadian ship going back and forth every two days and effecting the carriage of the goods from one destination to another destination.

Mr. Manley: We don't have those facts before us, so we can't make that determination. But I'm trying to get to the essence of the issue you are raising here. You are saying given the proper legal structure, presumably those three tankers would have been Canadian flagged, because there is a demand for them, and it's only because our laws are so permissive that they have been moved offshore. That implies to me you are saying those tankers are not used in

Comment est-il possible, tout d'abord, que la Irving Oil, une compagnie canadienne, ne sache pas qu'elle allait devoir transporter du pétrole à ce moment de l'année? Comment est-il possible d'instituer un processus légitime d'acquisition d'autres navires canadiens quand les permis sont approuvés en moins de trois jours, en 48 heures?

Voici un exemple de navires-citerne dont le pavillon a probablement été changé. Je n'en suis pas certain, mais nous savons que la Irving Oil est une entreprise canadienne, dont les navires-citernes battent pavillon des Bahamas. Voici donc un exploitant qui profite de tous les avantages de l'infrastructure canadienne, de tous les avantages des lois canadiennes, créant un climat favorable à son commerce, un exploitant donc qui choisit de garder ses navires à l'extérieur du pays afin de profiter de salaires moins élevés, de profiter d'une perte de revenu pour le travailleur canadien. Les travailleurs canadiens perdent des emplois, puisque ces trois navires-citernes viennent des Bahamas grâce à des permis accordés avec un préavis de deux jours.

M. Manley: Si vous aviez eu votre préavis de 30 jours, des navires-citernes canadiens auraient-ils pu s'acquitter de ce travail?

M. Gralewicz: Oui, dans ce cas particulier, nos expéditeurs auraient pu s'organiser en 30 jours pour redéployer leur flotte. Toutes sortes de navires-citernes ont été mis en rade par manque de travail au cours des cinq dernières années—cette année, l'an dernier... Avec un tel préavis, ils auraient pu facilement le faire. Mais ils n'ont pas eu de préavis.

M. Manley: Parlant de ces trois navires-citernes comme exemples de navires dont le pavillon a été changé, diriez-vous qu'ils sont utilisés seulement au Canada?

M. Nuss: Non, pas ces trois navires-citernes, car ils sont venus, d'après ce qui est écrit dans le rapport, au rythme d'un voyage tous les deux jours, pendant 30 jours; cela signifie 15 voyages de trois navires-citernes, donc 45 voyages. La question est de savoir s'il était réellement nécessaire d'avoir 45 voyages en 30 jours. Si vous aviez un navire canadien, cela aurait peut-être pris 90 jours, mais qu'est-ce qui empêchait cette activité de se dérouler sur 90 jours?

Autrement dit, si vous dites que vous devez transporter cette quantité de pétrole en une semaine, si vous déclarez avoir besoin de 15 navires-citernes étrangers, parce que vous voulez le faire de cette façon, vous avez créé une situation artificielle. Logiquement et raisonnablement sur le plan des affaires, vous auriez tout aussi bien pu le faire avec un navire canadien faisant la navette tous les deux jours et transportant la marchandise d'une destination à l'autre.

M. Manley: Nous ne disposons pas des faits, nous ne pouvons donc pas juger. Mais j'essaie d'arriver au fond de la question que vous soulevez ici. Vous dites qu'avec une structure légale adéquate, ces trois navires-citernes auraient battu pavillon canadien, puisque la demande à cet égard existe, et que c'est seulement parce que nos lois sont laxistes que ces navires sont venus de l'étranger. Si je comprends bien, vous dites que ces navires-citernes ne sont pas employés

[Text]

international trade, and therefore the competitive effects of the rest of the international shipping community shouldn't be brought to bear on them. Is that what you are saying?

Mr. Nuss: No, I'm not saying that, because I don't know where the tankers are used on other occasions. They might be used on trade between the Bahamas and Canada, which is a foreign trade, or they might be used between other places. I don't know.

But there you are embarking on another question. For instance, there is the oil trade coming in from Venezuela or other oil-producing countries to Canada. You are entering into foreign trade where Canada should have a policy that at least part of that trade would be carried on Canadian-flagged vessels. I don't know what these three vessels do. It could be they carry oil from Venezuela to Canada and then these permits, once the oil is in Canada, are to continue on. But I don't know.

Mr. Manley: What I'm trying to understand here, and it's not with a predisposition for what the answer should be, is what the nature of the competitive environment is, given those ships have been reflagged offshore. If you are telling me they do only Canadian trade and this is really a means of avoiding Canadian tax law to do Canadian work that would otherwise be done by Canadian crews, then that's different from saying they are engaged in an international competitive situation and by times they come round to New Brunswick or somewhere else and ship Canadian crude. It's not the same issue. But that's what I'm trying to understand from you: exactly what vision for the future of Canadian shipping do you see as a result of what you are proposing?

• 1055

Mr. Gralewicz: The same situation would occur right now, for instance, if the Canadian Wheat Board said they had 14 million tonnes of grain to move and they wanted to move it in one month. You haven't got the ships in Canada to move it in one month. You would open up the waivers and then you would have every foreigner in here. For one month we would be able to do a little work and the rest of the time we'd be tied up. It's happening to us now. We're getting it from April, May and June. Then it's the end of the story, Mr. Glory. We don't have anything else to haul. Then it goes from October, November and December. A six-month period is all we have.

If the Canadian government or the shipping companies say that they want that six-month period, then we have to have the grain immediately. We can't do it. The same thing would happen. It is like what Irving Oil did. He created his own shortage. He's not stupid. He's got big tankers out there. He's got his tankers and he's got his tanks. He said I'll wait until the tanks deplete. Then he says I need it right away or everybody in Canada is going to freeze this winter. It's an artificial situation. That's what's going to be caused on the Great Lakes when this happens. It'll be artificial. Bingo!

[Translation]

pour le commerce international et, par conséquent, les considérations de concurrence sur le reste de la marine marchande internationale ne devraient pas être prises en compte. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Nuss: Non, parce que je ne sais pas à quoi sont utilisés ces navires-citernes par ailleurs. Ils peuvent faire du commerce entre les Bahamas et le Canada, c'est-à-dire un commerce international, ou ils peuvent être utilisés entre d'autres destinations. Je l'ignore.

Mais vous passez à une autre question. Par exemple, il y a le commerce pétrolier du Venezuela ou d'autres pays producteurs de pétrole au Canada. Vous passez au commerce international, et le Canada, par une politique devrait faire en sorte qu'une partie de ce commerce soit faite par des navires battant pavillon canadien. Mais j'ignore ce que ces trois navires-citernes font. Ils pourraient tout aussi bien transporter du pétrole du Venezuela au Canada, puis, au titre de ces permis, une fois le pétrole au Canada, poursuivre leur chemin. Mais je l'ignore.

M. Manley: Ce que j'essaie de comprendre ici, et ce n'est pas avec, à l'esprit, une réponse toute faite, c'est la nature de la concurrence, compte tenu du fait que ces navires ont changé de pavillon. S'ils ne s'occupent que de commerce canadien et s'il ne s'agit en réalité que d'un moyen d'éviter les lois fiscales canadiennes pour des travaux qui auraient autrement été faits par des équipages canadiens, ce n'est pas du tout comme s'ils étaient engagés dans une concurrence internationale et, une fois arrivés au Nouveau-Brunswick ou ailleurs, transportaient du pétrole brut canadien. Ce n'est pas la même chose. C'est ce que j'essaie de comprendre: quel sera l'avenir de la marine marchande canadienne avec ce que vous proposez?

M. Gralewicz: La même situation se produirait maintenant si, par exemple, la Commission canadienne du blé déclarait qu'il y a 14 millions de tonnes de blé à transporter en un mois. Il n'existe pas au Canada suffisamment de navires pour le faire. Il faudrait accorder des dispenses, et on finirait avec des étrangers. Avec cette exigence d'un mois, nous serions en mesure de prendre une petite part de ce travail, mais le reste du temps, nous serions occupés ailleurs. C'est ce qui nous arrive maintenant. Nous avons un peu de travail entre avril et juin. Puis, c'est fini. Nous n'avons plus rien à transporter. Ensuite, cela va d'octobre à décembre. Nous avons donc en tout une période de six mois.

Si le gouvernement canadien ou les transporteurs maritimes déclarent qu'ils veulent cette période de six mois, il faut donc avoir le blé immédiatement. Cela nous est impossible. La même chose se produirait. C'est semblable à ce qu'a fait la *Irving Oil*. Elle a créé sa propre pénurie. Elle n'est pas stupide; elle a de gros navires citernes à l'extérieur. Elle a ses navires-citernes et ses réservoirs. Elle s'est dit: j'attendrai que mes réservoirs se vident. Puis, elle a déclaré qu'il fallait les remplir immédiatement pour éviter que tout le monde gèle au Canada cet hiver. Une telle situation est artificielle. C'est ce qui se produira sur les Grands Lacs: une situation artificielle.

[Texte]

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Gralewicz, thank you for pointing out what you see as some of the gaps in the bill.

Let me start by asking you to give us a sort of broad response on what the impact has been since the 1987 amendment. For example, would the Irving Oil example have happened prior to 1987, or is that because of what slipped through in that bill?

Mr. Nuss: No. We don't know where Irving Oil is moving it. Prior to 1987, and even today, you could use a British-flagged ship, which would be a Bahamas ship, to take cargo from Halifax to St. John's or Saint John, New Brunswick, to Halifax. The data that we have doesn't indicate where he's taking the cargo. If he's taking it from Saint John to Montreal and it's a British ship, he still would not have to use it. When he uses the term "foreign flag" it creates a bit of a difficulty. Under the existing legislation, a British flag or that of a Commonwealth country is not considered to be foreign. Unless the tanker was not a Bahamas tanker the situation is hard to understand.

Mr. Angus: Well, let's say it was not a Bahamas tanker. Say it was a Libyan flag.

Mr. Nuss: After 1987 he would have gone and asked for an exemption. He'd say look, there's no Canadian-flagged ship to take the cargo from Quebec to Thunder Bay. That might have happened here. For instance, Irving Oil might have a refinery on the south shore of Quebec near Matane. Let's make that assumption. If he was moving the oil from Matane up to Montreal he would require a permit.

Mr. Angus: Which he couldn't have received prior to—

Mr. Nuss: He couldn't have had it prior to 1968.

Mr. Angus: 1968, okay.

Mr. Nuss: Prior to 1968 that voyage from Matane to Montreal had to be carried out on a Canadian ship. After 1968 he applied for the permit and he said in two days I want that permit because I'm going to do all this cargo transport in the next thirty days. That would be an example of something that occurred since 1968 that could not have occurred prior to 1968. The hypothesis is that the voyage is somewhere west of the Anticosti line. Otherwise, it can't make sense.

Mr. Angus: What's been the impact since 1987 in terms of an increase in the number of foreign-flagged vessels carrying cargoes between Canadian ports? Has it risen dramatically?

Mr. Gralewicz: To date it hasn't increased dramatically, of course. We're waiting for the other shoe to fall.

We have a case right now concerning a Finnish ship by the name of *Kiisla*. It operates from Sarnia as a chemical tanker. I can't find out where she was granted a waiver or where she got the licence, but she's been in our Canadian waters up in the lakes for four years now doing that trade.

[Traduction]

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Gralewicz, merci de nous avoir signalé les lacunes que vous constatez dans ce projet de loi.

Je commencerai par vous demander de nous dire, de façon générale, quelles sont, selon vous, les répercussions de l'amendement de 1987. Par exemple, la situation de la *Irving Oil* que vous avez donné comme exemple se serait-elle produite avant 1987, ou a-t-elle été causée par des lacunes de ce projet de loi?

M. Nuss: Non. Nous ne savons pas où la *Irving Oil* fait transporter ses cargaisons. Avant 1987, et même jusqu'à aujourd'hui, vous pouviez utiliser un navire battant pavillon britannique, qui serait un navire bahamien, pour transporter des cargaisons de Halifax à St-John ou de St-John, Nouveau-Brunswick, à Halifax. Les données dont nous disposons ne précisent pas l'origine de la cargaison. Si celle-ci est transportée de St-John à Montréal, et qu'il s'agit d'un navire britannique, il ne faudrait quand même pas utiliser ce navire. Quand on utilise le terme «pavillon étranger», on se heurte à une légère difficulté. Aux termes de la loi actuelle, un pavillon britannique, ou celui d'un pays du Commonwealth, n'est pas considéré comme étranger. À moins que le navire-citerne ne soit pas un navire battant pavillon bahamien, la situation est difficile à comprendre.

M. Angus: Eh bien, disons qu'il ne s'agissait pas d'un navire battant pavillon bahamien. Disons que c'était un pavillon libyen.

M. Nuss: Après 1987, la compagnie aurait eu à demander une dispense. Elle aurait dit: il n'existe aucun navire battant pavillon canadien pour transporter la cargaison de Québec à Thunder Bay. C'est ce qui aurait pu arriver. Par exemple, la *Irving Oil* pourrait avoir une raffinerie sur la rive sud de Québec, près de Matane. Disons que c'est le cas. Si elle avait dû faire transporter le pétrole de Matane à Montréal, il lui aurait fallu un permis.

M. Angus: Qu'elle n'aurait pas pu avoir avant. . .

M. Nuss: Qu'elle n'aurait pas pu avoir avant 1968.

M. Angus: 1968, bon.

M. Nuss: Avant 1968, ce voyage de Matane à Montréal aurait dû être fait par un navire canadien. Après 1968, la compagnie n'a eu qu'à demander un permis en déclarant avoir besoin de ce permis en deux jours parce qu'il lui fallait transporter cette cargaison dans les 30 jours suivants. Voilà ce qui se produit depuis 1968 et qui n'aurait pas pu se produire avant. L'hypothèse est que le voyage se déroule à l'ouest d'Anticosti. Autrement, cela n'a aucun sens.

M. Angus: Quel a été depuis 1987 l'impact en ce qui concerne l'augmentation du nombre de navires battant pavillon étranger transportant des cargaisons entre des ports canadiens? Est-ce que ce nombre a augmenté radicalement?

M. Gralewicz: Pour l'instant, l'augmentation n'a pas été énorme; mais nous attendons la suite.

Prenons le cas actuel du navire finlandais, le *Kiisla*. Il s'agit d'un transporteur de produits chimiques exploité à partir de Sarnia. Je n'ai pas réussi à savoir comment ce navire a obtenu une dispense, ni où il l'a obtenue, mais il circule dans nos eaux canadiennes depuis quatre ans maintenant.

[Text]

[Translation]

• 1100

Mr. Angus: Wasn't that supposed to be a temporary relief?

Mr. Gralewicz: Yes, it's temporary. It's only 20 years, temporary. In Canada everything is temporary.

When our people—and when I say our I mean the people I represent, the shipping companies that we have under contract—asked for details, it was supposed to be a very low-key deal for a limited time only; and it's no use, you haven't got the tanker available nor have you got one of that capacity and that structure, so no use building one for this trade because it's only a couple of months.

Four years later, that *Kiisla* is still on there, with Finnish sailors doing their job. Of course, the companies we represent said, hey, if we knew that, we would certainly have bid for the damn thing, but how can you? You're not going to build a ship for a two- or three-months' operation. And of course it's still there and I still can't find in there where the waiver, or whatever it is, came from, or for how long.

Mr. Angus: If my memory is correct, one of the rationales given was that this particular vessel had ice-pushing capabilities or ice-protection capabilities to allow it to be used later in the season and in the winter months. But am I hearing you say it's being used year-round?

Mr. Gralewicz: Yes. Presently, it's not moving. It hasn't moved in the last two months and it does operate all summer. In fact, last year and the year before, during the summer, they had another one coming in for a short period of time, carrying chemicals. So again, there's an artificial situation there.

Mr. Angus: Okay. Let me turn back to the whole question of the Anticosti line. We had witnesses last week dealing with the cruise shipping, who for their own reasons suggested the wording in the legislation as to where the rules apply should be changed to deal with just inland waters. I'm wondering if... I profess my ignorance here in terms of not having a copy of the Canada Shipping Act before me to indicate what the description of the inland waters is, but would that be the same as the Anticosti line?

Mr. Gralewicz: The way I read it, it would be the same, because the inland waters, as presently described in the Canada Shipping Act, means:

All the rivers, lakes and other navigable fresh waters within Canada, and includes the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn (a) from Cap Des Rosiers to West Point Anticosti Island, and (b) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude of sixty-three degrees west

This is exactly what we have proposed. So if you said that all inland waters of voyages in Canada should be on Canadian ships, you would be saying the same as we've said: that all those voyages west of the Anticosti line should be on Canadian ships.

M. Angus: Est-ce qu'il ne s'agissait pas d'une mesure provisoire?

M. Gralewicz: Oui, provisoire. Provisoire depuis 20 ans. Au Canada, tout est provisoire.

Quand nos gens—et quand je dis nos, je parle des personnes que je représente, les compagnies de transport maritimes avec lesquelles nous avons un contrat—ont demandé les détails, on a répondu qu'il s'agissait d'un accord tout à fait anodin, d'une durée limitée seulement, et qu'il ne servait à rien—comme nous n'avions pas les navires citernes disponibles, ni la capacité, ni la structure—d'envisager de faire construire un navire pour ces activités, puisqu'elles dureraient seulement deux ou trois mois.

Quatre ans plus tard, le *Kiisla* est encore là, avec un équipage finlandais. Bien sûr, les compagnies que nous représentons s'écrient: Si on avait su, on se serait certainement mis en lice pour ce contrat, mais comment le savoir? Nous n'allions quand même pas construire un navire pour une activité de deux ou trois mois. Mais bien sûr, elle continue et je n'arrive toujours pas à savoir d'où est venue la dispense, ou l'autorisation en cause, ni pour combien de temps elle a été accordée.

M. Angus: Si je me souviens bien, une des raisons avancées en faveur de ce navire était sa capacité de pousser la glace ou sa construction à l'épreuve de la glace, qui lui permettaient d'être utilisé plus longtemps dans la saison et au cours des mois d'hiver. Est-il utilisé à longue durée d'année?

M. Gralewicz: Oui. À l'heure actuelle, il est en rade. Il n'a pas bougé depuis deux mois, mais il est exploité tout l'été. En fait, l'an dernier et l'année précédente, au cours de l'été, il y en a eu un autre qui est venu, pendant une courte période, pour le transport de produits chimiques. Là encore, il s'agit d'une situation artificielle.

M. Angus: Bon. Revenons à toute la question d'Anticosti. La semaine dernière, des témoins du secteur des croisières ont, pour leurs propres raisons, proposé des changements pour que la loi ne s'applique qu'aux eaux intérieures. Je me demande si... J'avoue mon ignorance, car je ne dispose pas d'un exemplaire de la Loi sur la marine marchande pour avoir une définition des eaux intérieures, mais serait-ce la même chose que la ligne d'Anticosti?

M. Gralewicz: À mon sens, c'est la même chose; à l'heure actuelle, la Loi sur la marine marchande du Canada définit les eaux intérieures comme suit:

La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables, à l'intérieur du Canada, y compris le fleuve St-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée a) de Cap Des Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti; b) de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve St-Laurent le long du méridien de longitude soixante-trois degrés ouest.

C'est exactement ce que nous avons proposé. Si vous dites donc que tous les voyages sur les eaux intérieures du Canada doivent se faire sur des navires canadiens, vous diriez exactement ce que nous disons: que tous ces voyages à l'ouest d'Anticosti devraient se faire sur des navires canadiens.

[Texte]

Mr. Angus: On page 11 of your brief you put forward a provision for sufficient guarantees that those hired to crew the ship in the coastal trade will be Canadian or landed immigrants, etc. Now when you say that, you're talking about domestic trade between Canadian ports much as the *Kiisla*, you mentioned.

Mr. Nuss: That's right.

Mr. Angus: As opposed to—I was going to call it a Soviet ship, I don't know what to call it any more—a Soviet ship coming in to pick up Canadian grain and transport it elsewhere.

Mr. Nuss: That's correct. Of course that would be a foreign voyage and it wouldn't be one that is exclusively on Canadian territory, because the anomaly you have here is that you have people working on Canadian territory and they're doing so contrary to what are the established rules for people working in Canada. That's because somebody, conceptually, is not thinking that the water in Canada is the same as the land in Canada and that we exercise sovereign authority over that water as much as we do over the land and over the air above the land, and that no more should we allow someone to work in Canada because it's on a vessel on the water—when there are Canadians who are unemployed who could do that work—than we should allow that work to be carried out on the land or in the air.

Mr. Angus: As you were speaking, images of the debate that has been raging about offshore fishing came to mind, in terms of enforcing our jurisdiction within our own territory, marine territory as well as land territory.

• 1105

What you're saying seems to be that under the current rules, it's as if a manufacturing plant would be allowed to come to Ontario and minimum wage laws, health and safety laws, labour standard laws would be waived in order to attract that plant there.

Mr. Nuss: Precisely, and in addition to that, people who have the skills to work in that plant, who are in Canada, would be sitting and collecting unemployment insurance or trying to get a job, while those from somewhere else are brought in to do that work.

Mr. Angus: This is my final question. Have you had any discussions with the department in terms of your proposed changes and have they indicated to you whether they are prepared to look at them, or are they supportive?

Mr. Nuss: No. I spoke to Mr. Bowie and told him verbally a few days ago what the thrust of the submission would be, but he has not seen the text until this morning, so that's as far as it has gone.

If I may respond to one of the questions Mr. Gralewicz dealt with—the situation as it exists now—we also should keep in mind the climate that's created. Where you have legislation that does not give protection and where, in an industry such as the maritime industry where such huge investments are called for, if you don't have the climate that the shipowner, the investor, is going to have protection, then you're not going to have the investment, and if you're not

[Traduction]

M. Angus: À la page 11 de votre mémoire, vous proposez qu'une disposition garantisse adéquatement que les équipages des navires exploités dans les eaux canadiennes soient constitués de Canadiens ou d'immigrants reçus. En disant cela, parlez-vous bien du commerce national entre des ports canadiens, comme dans le cas du *Kiisla*?

M. Nuss: Oui.

M. Angus: Par opposition à un navire—j'allais dire soviétique, mais je ne sais plus comment l'appeler—donc un navire soviétique venant embarquer du blé canadien pour le transporter ailleurs.

M. Nuss: C'est exact. Bien sûr, dans ce cas, ce serait un voyage étranger et non un voyage qui se déroule exclusivement dans le territoire canadien. L'anomalie que nous constatons ici est que nous avons des gens travaillant en territoire canadien et faisant fi de toutes les règles établies pour le travail au Canada. Et cela, parce que quelque part, quelqu'un ne considère pas que les eaux canadiennes sont territoire canadien et que nous avons l'autorité souveraine sur ces eaux comme nous l'avons sur les terres et les airs. En fait nous ne devrions pas plus permettre à quelqu'un de travailler au Canada, sur un navire dans les eaux canadiennes—alors que des Canadiens sans emploi pourraient faire ce travail—que nous ne permettons de le faire sur terre ou dans les airs.

M. Angus: En vous écoutant parler, je voyais se dérouler le débat animé qui a lieu sur la pêche au large des côtes et sur le respect de notre juridiction à l'intérieur de notre propre territoire, maritime comme terrestre.

En fait, vous semblez dire qu'aux termes des règlements actuels, c'est comme si l'on permettait à une usine de s'installer en Ontario et, pour l'y attirer, on lui permettait de ne pas respecter les lois sur le salaire minimum, les lois de santé et de sécurité, les lois sur les normes de travail, etc.

M. Nuss: Exactement; en plus, des gens qui ont la compétence nécessaire pour travailler dans cette usine, des Canadiens seraient à l'assurance-chômage ou à la recherche d'un travail, pendant que les autres, venus d'ailleurs, feraient ce travail.

M. Angus: Une dernière question. Avez-vous eu des échanges avec le ministère au sujet des changements que vous proposez, et celui-ci a-t-il indiqué qu'il était prêt à les envisager?

M. Nuss: Non. J'ai parlé à M. Bowie et lui ai dit verbalement, il y a quelques jours, quelle serait l'optique de notre mémoire, mais il n'en a pas vu le texte avant ce matin.

Pour répondre, si je puis me le permettre, à l'une des questions soulevées par M. Gralewicz—la situation actuelle—, il nous faut également tenir compte du climat que cette situation a créé. Quand vous avez une loi n'accordant aucune protection et quand, dans une industrie comme l'industrie maritime où les investissements sont énormes, le propriétaire de navire ou l'investisseur ne se sent pas protégé, vous n'allez pas avoir d'investissements; et si vous n'en avez pas,

[Text]

going to have the investment, then you're not going to have the jobs. That is a very grave difficulty with this bill.

If you had the assurance that you could, by some scheme, get away with getting a foreign vessel carrying out voyages in Canada, then the incentive to make the investment would be there.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

The Chairman: Mr. Wilson.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I wanted to pick up on a comment Mr. Gralewicz made relative to the Canadian Wheat Board and the shipping of grain. I was curious about it. I took from his remarks there was manipulation in some fashion of the Wheat Board in order to create surges at certain times and perhaps a lack of activity at other times during the course of the year. I wonder if you could elaborate on the comments, because I didn't quite understand them.

Mr. Gralewicz: It was a hypothetical analogy I was trying to draw. It could have been grain, it could have been anything. All I'm saying is our industry over the years has had contracts to haul the same tonnage of grain, more or less 14 million tonnes a year of grain, in certain periods of time. At one time we had 130-odd vessels, and they carried the same number as today the 87 or 89 that are left are carrying.

If it's allowed for foreigners to come in, what will then happen, of course, is somebody is going to say I guess there are not enough Canadian ships, because they'll be too old, or whatever, or reflagged, and therefore cause an artificial shortage. Then you won't be able to haul what we're hauling now in the three and a half or the three months we're hauling.

It's very simple. We can go down to 20 ships and we certainly won't be able to haul whatever we're hauling now, the amount of tonnage you're hauling in at three and a half months, maybe from spring to summer. Or if we have a bumper crop, or if we have bigger sales. . .

Mr. Wilson: Well, without having the remarks read back, are you saying in the comments relative to the Wheat Board then, it wasn't really the Wheat Board you were talking about, it was just—

Mr. Gralewicz: Anybody. No, I'm sorry, I didn't want to imply it would be a wheat board—it could be anybody.

Mr. Wilson: Well I guess I'm confused by it, because I was under the impression the board was doing what it could in order to move Canadian grain at I guess any time of the year, given the international circumstances, and I think I heard you imply that in fact the board was manipulating its sales in order to create unusual surges at certain times, which would lead to the necessity to lay on additional ships at the expense of the Canadian industry. I thought that's what you said and I just wanted to clear that up.

• 1110

Mr. Gralewicz: That is not what I meant at all. I am saying that hypothetically it could happen. I didn't say it was happening.

[Translation]

vous n'avez pas d'emplois. Voilà où le bât blesse dans ce projet de loi.

Si vous avez l'assurance que, d'une certaine façon ou pourra éviter que des navires étrangers assurent le transport à l'intérieur du Canada, ou crée une motivation d'investissement.

M. Angus: Merci, messieurs.

Le président: Monsieur Wilson.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): J'aimerais revenir sur une remarque que M. Gralewicz a faite au sujet de la Commission canadienne du blé et du transport maritime du blé. Je suis curieux. J'en ai déduit, de sa remarque, qu'il y a eu en une sorte manipulation à la Commission du blé pour créer des pointes à certains moments et, peut-être, des creux à d'autres durant l'année. Je me demande si vous pourriez expliquer vos commentaires, parce que je ne les ai pas très bien compris.

M. Gralewicz: C'était une simple comparaison hypothétique. Cela aurait pu être du blé, ou n'importe quoi d'autre. Tout ce que je dis, c'est que notre industrie, au fil des ans, a eu des contrats pour le transport du même tonnage de blé, quelque 14 millions de tonnes par an, en des périodes données. Il fut un temps où nous avions 130 et quelques navires, et ceux-ci transportaient le même nombre de tonnes que les 87 ou 89 qui nous restent aujourd'hui.

Si on ouvre la porte aux étrangers, quelqu'un forcément va déclarer qu'il n'y a probablement pas assez de navires canadiens, parce qu'ils sont trop vieux, ou qu'ils ont changé de pavillon, et on se trouvera de nouveau avec une pénurie artificielle. Et nous ne pourrions même plus transporter ce que nous transportons maintenant en trois ou trois mois et demi.

C'est très simple. Nous pouvons descendre à 20 navires seulement et nous ne pourrions alors certainement pas transporter ce que nous transportons aujourd'hui, le tonnage que nous transportons en trois mois et demi, du printemps à l'été. Ou encore, s'il y a une récolte exceptionnelle, ou si les ventes sont plus élevées. . .

M. Wilson: Eh bien, sans faire relire les remarques, dites-vous que vos commentaires sur la Commission du blé, en fait, ne concernaient pas réellement la Commission du blé, mais. . .

M. Gralewicz: N'importe qui. Non, je suis désolé, je ne voulais pas insinuer qu'il s'agissait de la Commission du blé; il aurait pu s'agir de n'importe qui.

M. Wilson: J'étais légèrement désarçonné, car j'avais l'impression que la Commission faisait tout son possible pour faire transporter le blé canadien tout au long de l'année, selon les circonstances internationales, et j'ai cru comprendre qu'en fait, elle manipulait ses ventes de façon à créer des pointes anormales à certains moments, obligeant le recours à des navires supplémentaires au détriment de l'industrie canadienne. J'ai cru que c'est ce que vous disiez et je voulais simplement en avoir le cœur net.

M. Gralewicz: Ce n'est pas du tout ce que je voulais dire. Je dis simplement que c'est une situation hypothétique qui pourrait exister. Je n'ai pas dit qu'elle existait actuellement.

[Texte]

Mr. Wilson: The other point I wanted to ask about is the west coast cruise ship trade. I don't exactly understand how it works, but according to the briefs it is apparent that these ships ply between U.S. ports and then into Alaska. I thought the question was whether they could make a stop on the Canadian west coast. On page 10 of the brief, when you say that any foreign ships engaged in the coastal trade should be subject to the same laws as Canadian registered ships, including all cruise ships on the west coast, are you saying that in order to make a stop in Canada there would have to be a crew change? What are you getting at there?

Mr. Nuss: I am getting at the situation where cruise ships are making voyages which commence in Canada, in Victoria or Vancouver, basically taking advantage of all the Canadian facilities—the scenery, the safety, the navigation, and what have you—then making a purely technical stop somewhere in Alaska, to make it a foreign voyage, and then coming back to either Victoria or Vancouver.

They are basically carrying on business in Canada. What I am saying is that when they are carrying on business in Canada they should have Canadian crews. They do it for an entire season, and there is no reason why, for the three or four months they are here, they don't have Canadian crews. We all know that in the nature of the shipping industry crew changes are made at even more frequent intervals. Entire crews get on and off ships in 15-day and 30-day intervals.

What I am saying is once we are providing the infrastructure for that business to be carried on, I don't see why we should have unemployed Canadian seamen while this cruise operator comes in with crews from other lands. I am not talking about a truly international cruise ship that is coming through and visiting Hawaii and the United States and stops in Vancouver and then goes on to Alaska. I am talking about the trade that is actually taking place now.

There is an established cruise industry—and you know it because it has been doing some quite heavy lobbying here—that takes all the advantages Canada has to offer and in return says we are stopping off somewhere in Prince Rupert, and when the people get off the ship they go into those stores and buy trinkets and Mounted Police, which are probably made in Hong Kong, and that is giving a lot of business to you. I think that is unacceptable.

Since we are the ones who are providing everything that allows them to carry on the business, the least they can do is employ people who through their taxes are supporting the type of infrastructure that makes Canada a nice place to come to and provides all the safety they perhaps don't have in other places in the world.

Mr. Wilson: Can you indicate the reasons for that in terms of wages and other benefits and so on?

[Traduction]

M. Wilson: Je voulais également vous poser une question au sujet des croisières sur la côte ouest. Je ne sais pas exactement comment les choses fonctionnent, mais d'après les mémoires, il semble que ces navires font la navette entre des ports américains et l'Alaska. Je pensais que la question était de savoir s'ils pouvaient faire escale sur la côte canadienne. Quand vous dites, à la page 10 de votre mémoire, que tout navire étranger exploité dans les eaux du littoral devrait être soumis aux mêmes lois que les navires canadiens—et cela comprend les bateaux de croisière sur la côte ouest—voulez-vous dire que pour pouvoir faire une escale au Canada, ces navires doivent changer d'équipage? À quoi voulez-vous en venir exactement?

M. Nuss: Je veux en venir à la situation où des bateaux de croisière font des voyages qui commencent au Canada, à Vancouver ou Victoria, profitant essentiellement de tous les avantages des installations canadiennes—paysage, sécurité, navigation, etc.—font une escale purement technique quelque part en Alaska, pour en faire un voyage étranger, puis reviennent à Victoria ou Vancouver.

Ces navires, essentiellement, exploitent une entreprise au Canada. Et, à mon avis, s'ils font des affaires au Canada, ils devraient être montés par des équipages canadiens. Ils le font pendant une saison toute entière, et je ne vais pas pourquoi, pendant les trois ou quatre mois de leur séjour, ils n'auraient pas des équipages canadiens. Nous savons tous que dans la marine marchande, des changements d'équipage se font à des intervalles plus courts même. Certains navires changent entièrement d'équipage tous les 15 ou 30 jours.

Puisque nous assurons l'infrastructure dans laquelle cette entreprise est exploitée, je ne vois pas pourquoi nous devrions avoir des marins canadiens sans emploi, alors que cet exploitant de croisières exploite ses navires avec des équipages venant de l'étranger. Je ne parle pas des navires de croisières véritablement internationales qui viennent faire escale à Vancouver entre Hawaï et l'Alaska. Je parle de ce qui se passe actuellement dans nos eaux territoriales.

Il y a une industrie de croisières bien établie—et vous le savez pertinemment, puisqu'elle fait un lobbying sérieux ici—qui profite de tous les avantages du Canada et en retour prétend que s'arrêter quelque part à Prince Rupert, où les gens descendent du navire et vont acheter des babioles et des statuettes de la police montée, probablement faites à Hong Kong, est très lucratif pour nous. Pour moi, c'est inacceptable.

Puisque c'est nous qui fournissons tout ce qui leur permet de faire leurs affaires, la moindre des choses serait qu'ils emploient des gens qui, par leurs impôts, contribuent à l'infrastructure qui rend le Canada aussi attrayant et assure une sécurité peut-être inconnue ailleurs dans le monde.

M. Wilson: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi cette situation existe, est-ce une question de salaires, d'avantages sociaux, etc.?

[Text]

[Translation]

Mr. Nuss: The reason for it is because it is cheaper. And if it is cheaper, they are making more money by having people who aren't Canadians on board. And for them it is less of a bother. They don't have to follow Canadian regulations; they don't have to pay Canadian taxes. We don't get income tax from the people who are earning wages on those ships.

If you are just going on questions of when is it the cheapest, then there is hardly anything in Canada that will ever be done, as there is some place in the world where anything we manufacture in Canada can be manufactured cheaper, or where anything we do can be done cheaper elsewhere. It is a question of policy and political will. Are we going to allow the resources and infrastructure of this country to be used without benefit being given to those who live here and pay their taxes here?

Mr. Wilson: I wonder if we could get on the record some information you might have relative to the comparative costs of these crews.

Mr. Nuss: I don't have the comparative costs between operating a ship in the cruise industry that would have a full crew made up of Canadians, as opposed to what now occurs where crews are made up of non-Canadians, and I gather non-Americans, although I don't know.

• 1115

We know that there's no legislation in some countries at all with respect to wages, benefits, and social conditions, but I'm not in a position to say. There are enough hungry people in this world who will take a job at any price.

Mr. Gralewicz: It's unfair for us to answer this question, because it depends on whether the ship is sailing under a flag of convenience or carries an ITF agreement, under which you can get sailors who are earning as much as \$600 American a month. With flags of convenience Filipinos and others are working for \$150 a month. There are no labour standards or maximum hours of work. So how do you compare apples and oranges? I don't know.

There's no comparison that we can make unless it's with the ITF agreement, as I say, and there it is shown that the cruise operators who do carry foreign crews benefit, first of all, from cheap foreign labour, no conditions, no safety standards, and nothing to enforce.

It's a great big deal for a ship to come into Canada. If I'm a Canadian shipper or a cruise line operator I have certain standards to meet and my ship has to meet certain standards. I can't have wood in certain areas, I can't do this, I can't do that. But the foreign operator comes in and the standards don't apply to him in any way whatsoever. So it's as if you were asking me to drive around with a Cadillac if I'm going to run a taxi in Ottawa, yet some guy from Hull comes over here with an old broken-down Ford and you say that's all right and that he can compete with me.

M. Nuss: Elle existe parce que c'est moins cher. Et si c'est moins cher, ils font plus d'argent en employant des non-Canadiens. Qui plus est, c'est moins compliqué. Ils n'ont pas à respecter les règlements canadiens; ils n'ont pas à payer l'impôt canadien. Nous ne percevons aucun impôt sur le revenu de ces équipages.

Si on tient compte seulement de ce qui est moins cher, eh bien, presque plus rien ne peut se faire au Canada, car il se trouve toujours, quelque part dans le monde, quelque chose qui peut être fabriqué moins cher qu'au Canada, ou qui peut se faire à un coût inférieur ailleurs. C'est une question de volonté politique. Allons-nous permettre que les ressources et l'infrastructure de notre pays soient utilisées sans aucun avantage pour ceux qui vivent ici et paient leurs impôts ici?

M. Wilson: Je me demande si nous pourrions joindre au procès-verbal les renseignements que vous pourriez avoir au sujet des coûts respectifs de ces équipages.

M. Nuss: Je ne dispose pas de comparaisons entre le coût d'exploitation d'un navire de croisière monté d'un équipage entièrement composé de Canadiens et le coût des équipages actuels composés de non-Canadiens, et, si j'ai bien compris, de non-Américains également.

Nous savons que dans certains pays, il n'existe pas de lois relatives aux salaires, aux avantages sociaux et autres, mais je ne suis pas en mesure de le dire. Il y a suffisamment de gens qui ont faim dans le monde et qui sont prêts à accepter un emploi à n'importe quel prix.

M. Gralewicz: Il ne serait pas juste que nous répondions à cette question, car si le navire navigue sous pavillon de complaisance ou avec une autorisation de la FIT, en vertu de laquelle les marins peuvent gagner jusqu'à 500\$ US par mois, ce n'est pas la même chose. À bord des bâtiments sous pavillon de complaisance, les Philippins et autres travaillent pour 150\$ par mois. Il n'existe pas de normes de travail, ni d'horaires de travail maximum. Je ne vois donc pas comment on pourrait comparer deux situations entièrement différentes.

Il n'y a donc pas de comparaison possible sauf en cas d'autorisation de la FIT. En effet, les organisateurs de croisières qui utilisent des équipages étrangers bénéficient du fait que la main-d'œuvre étrangère est bon marché, qu'aucune condition ni norme de sécurité ne leur sont imposées, et qu'il n'y a aucun règlement à appliquer.

C'est toute une affaire pour un navire de faire escale au Canada. Si je suis un affrèteur ou un organisateur de croisière canadien, mon navire et moi devons nous conformer à certaines normes. Je ne peux pas, par exemple, avoir du bois à certains endroits, il y a une foule de choses que je ne suis pas autorisé à faire. Par contre, toutes ces normes ne s'appliquent aucunement à l'exploitant étranger. C'est un peu comme si vous m'obligiez à utiliser une Cadillac si je voulais travailler comme chauffeur de taxi à Ottawa et que vous autorisiez un gars de Hull, qui conduit une vieille Ford déglinguée, à venir me faire concurrence.

[Texte]

That's what we find with regard to the operators, because we did represent people on the west coast in the cruise business and I worked with them extensively to try to keep them in operation at that time—the *White Star* and the *Polar Star*. In the end, they couldn't compete with the foreigners because of nothing more than the legislation that enforced the safety rules and regulations on the structure of the ship and so on, so they just couldn't compete.

Mr. Wilson: I have a bit of time left over and Mr. Atkinson wanted to pursue a point.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Thank you, gentlemen. When you talk about the crew, are you referring to just the crew needed for sailing the ship or about the entire complement in a cruise ship, including the cabin stewards, the waiters, and so on?

Mr. Nuss: If Canadians are available to do the job, then Canadians should be doing the job, just as if you had an airplane or a factory in Canada. On the cruise ship you might very well have the situation—if the shop happens to be of a certain kind—where meals are offered that are prepared according to Thai cooking, for instance, for which you won't have a Canadian available.

For certain cruises I can see that you will not have people in Canada available to do the type of thing that's being done, especially in the cuisine department. On the other hand, you might have a ship that's offering standard North American fare and there are cooks in British Columbia and I don't know why those cooks shouldn't be doing that job. They should be.

If you have officers on the west coast who certainly know the navigation rules and the waters of the west coast as well as someone coming in from abroad, those officers should be working on that ship, yes. We have sufficient quality standards that those who work in officers' capacities aboard ships in Canada are as good as officers trained anywhere else in the world, and they shouldn't be unemployed if jobs are available. Now, if there are no officers in Canada to man those ships, then, with respect to officers, they'll get a permit, as you would in any other industry.

As far as the unlicensed crew is concerned, I find it hard to imagine that there are requisites or that skills are required that only people from outside Canada could carry out and that those people trained in Canada do not have those skills. But again, if there's a shortage of labour the ships will have their foreign crews, although that's not the situation today. There are thousands of people who are trained in seafaring who are unemployed.

• 1120

Mr. Atkinson: Now you're talking about cruise ships that would come in and make say two stops on the Canadian coast. You mentioned it was just a convenience to go to Juneau or whatever, but if they went from Vancouver to Juneau, which would be a foreign voyage—

[Traduction]

C'est la même situation en ce qui concerne les exploitants de navires de croisière. Nous avons représenté des gens qui travaillent dans ce domaine sur la côte ouest, et j'ai beaucoup fait pour essayer de leur permettre de continuer à fonctionner—je parle de *White Star* et de *Polar Star*. En fin de compte, ils n'ont pas pu résister à la concurrence des étrangers pour la simple raison qu'ils étaient seuls à être assujettis à une loi qui leur imposait des règles de sécurité, des règlements concernant la structure du navire, etc.

M. Wilson: Il me reste encore un peu de temps, et M. Atkinson voulait poursuivre sur un point.

M. Atkinson (St. Catharines): Merci, messieurs. Lorsque vous parlez d'équipages, parlez-vous simplement des marins qui font marcher le navire, ou de l'ensemble du personnel d'un paquebot de croisière, y compris les garçons de cabine, les serveurs, etc?

M. Nuss: S'il y a des Canadiens pour faire le travail, c'est eux qui devraient le faire, comme lorsqu'on a affaire à un avion ou à une usine au Canada. À bord d'un paquebot de croisière, il peut arriver—cela dépend de la compagnie—que l'on serve des plats thaïlandais et qu'il n'y ait pas de Canadiens capables de les préparer.

Pour certaines croisières, il est donc possible que l'on ne dispose pas de Canadiens capables de faire le travail requis, en particulier dans le domaine de la cuisine. En revanche, vous avez des navires qui offrent une cuisine nord-américaine classique et, puisqu'il y a des cuisiniers en Colombie-Britannique, je ne vois vraiment pas pourquoi ce ne serait pas à eux que l'on confierait le travail. Cela devrait être ainsi.

Lorsque vous avez sur la côte ouest des officiers qui connaissent certainement aussi bien les règles de navigation et les eaux de cette province que quelqu'un venu de l'étranger, j'estime que c'est eux qui devraient travailler à bord du navire. Nous avons des normes de qualité qui nous permettent d'affirmer que ceux qui occupent des postes d'officiers à bord de navires au Canada valent n'importe quel autre officier au monde. Ils ne devraient donc pas rester au chômage s'il y a des emplois. En revanche, si personne au Canada ne peut travailler comme officier à bord de ces navires, il faut aller chercher ailleurs et obtenir un permis comme on le fait dans toutes les autres industries.

En ce qui concerne les membres d'équipage non titulaires d'un permis, j'ai du mal à imaginer que les exigences ou les compétences requises sont telles que seuls des étrangers pourraient s'en acquitter et que les gens formés au Canada ne sont pas qualifiés. Encore une fois, lorsqu'on manque de main-d'oeuvre, on peut utiliser un équipage étranger à bord d'un navire, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Des milliers de personnes ont reçu une formation de marin et sont sans emploi.

M. Atkinson: Vous parlez là de navires de croisière qui feraient deux escales, par exemple, au Canada. Vous avez dit que c'était par simple mesure de commodité pour ceux qui se rendent à Juneau ou ailleurs, mais si un navire allait de Vancouver à Juneau, ce serait un voyage à l'étranger. . .

[Text]

Mr. Nuss: That's an international voyage.

Mr. Atkinson: Yes. Then we'd have difficulty, obviously, in that regard.

Mr. Nuss: Well that's a question. With respect to coasting, you have the difficulty, and it's a question Canada and the United States should come to terms on as to whether those types of trips will be carried out on ships that are neither Canadian nor American. If that's what it is then you would have that difficulty. But very often you have the bulk of the trip, almost all of the trip, being carried out in Canada, and you have a pro forma stop somewhere in Alaska.

There was an even more flagrant situation on the east coast, and that was ships coming in and operating on the St. Lawrence River and going to Newfoundland with a pro forma stop in St. Pierre and Miquelon—a situation which I have no hesitation in saying was disgraceful.

You had the *Pushkin*, a Soviet ship—and this was before the recent events in the Soviet Union—actually trading where the trip was to Montreal, Quebec City, then I think up the Saguenay River a little bit; they went to Gaspé, then to Newfoundland, and then according to their publicity, they stopped in St. Pierre and Miquelon, weather permitting. They tried to qualify that as a foreign voyage and they did with success. You had the *Pushkin* sailing in the cruise industry in Canadian territorial waters for the entire summer. That, in my view, is completely unacceptable.

Mr. Atkinson: This act now seems to indicate the Saint Lambert lock would be the dividing line. You're saying go back to the Anticosti line, which seems to be lost even with the licensing provisions.

Mr. Nuss: That's right. This allows for the cruise ships east of the Saint Lambert lock—and I confess I'm having difficulty following what these technical stops mean, because the definition says that it's coasting trade if it's carried out entirely in Canada unless the stop made in a foreign port is of a technical nature.

Take St. Pierre and Miquelon. I don't know what would be a technical reason for stopping in St. Pierre and Miquelon, but obviously you would be encouraging that technical stop—or a stop that would not be technical. Let's put it that way. What that definition is, I don't know.

If you stop four hours off St. Pierre and Miquelon and give everybody binoculars and say look at St. Pierre and Miquelon, you're in French territory, and therefore qualify for a foreign trip, then you're really evading the law. I shouldn't say evading; you're avoiding the law and certainly not following the spirit of the law, and it shouldn't be allowed. We should recognize when we're dealing with those types of trips that a stop of a few hours in St. Pierre and Miquelon is just a gimmick to get away from the application of Canadian law.

Mr. Atkinson: I don't know whether it was asked previously, but how many licences have been granted since 1988 per year? Do you have that information?

[Translation]

M. Nuss: C'est ce qu'on appelle un voyage international.

M. Atkinson: Oui. Il y a donc là manifestement un problème.

M. Nuss: C'est bien le problème qui se pose dans le cas du cabotage. Il faudrait que le Canada et les États-Unis se mettent d'accord pour décider si ce genre de voyage se fera à bord de navires qui ne sont ni canadiens ni américains. Et c'est là qu'on se heurte à un problème. Très souvent, ce qui se passe, c'est que la presque totalité du voyage se fait dans les eaux canadiennes, avec une simple escale pour la forme quelque part en Alaska.

Il y a eu un cas encore plus flagrant sur la côte est: des navires qui naviguaient sur le Saint-Laurent et se rendaient à Terre-Neuve avec une escale de pure forme à Saint-Pierre et Miquelon—situation que je n'ai pas la moindre hésitation à qualifier d'indécente.

Vous aviez le *Pushkin*, un navire soviétique—c'était avant les récents événements qui se sont produits en Union Soviétique—qui offrait des croisières avec escale à Montréal, Québec, une remontée partielle du Saguenay, je crois, après quoi, il allait à Gaspé, puis à Terre-Neuve, et enfin, d'après ses brochures publicitaires, il faisait escale à Saint-Pierre et Miquelon si le temps le permettait. Voilà des gens qui ont réussi à faire passer cela pour un voyage à l'étranger. Le *Pushkin* offrait des croisières au cours desquelles il naviguait dans les eaux territoriales canadiennes pendant tout l'été. À mon avis, c'est quelque chose d'absolument inacceptable.

M. Atkinson: Aux termes de cette loi, il semble que l'écluse du Saint-Lambert sera la ligne de démarcation. Ce que vous recommandez, c'est que l'on revienne à la ligne d'Anticosti, que l'on semble avoir oublié même dans les dispositions relatives à l'octroi de licences.

M. Nuss: C'est exact. Cela permet aux navires de croisière à l'est de l'écluse de Saint-Lambert—j'avoue que j'ai du mal à comprendre ce que signifie ces escales techniques, car selon la définition du cabotage, la navigation doit se faire entièrement dans les eaux canadiennes à moins que l'escale faite dans un port étranger soit de nature technique.

Prenez le cas de Saint-Pierre et Miquelon. Je ne vois pas très bien pour quelle raison technique on y ferait escale, mais manifestement vous encourageriez une escale technique... ou une escale qui ne le serait pas. En résumé, je ne sais pas exactement ce que représente cette définition.

Si vous mettez en panne pendant quatre heures au large de Saint-Pierre et Miquelon, que vous donniez des jumelles à tout le monde en disant: regardez Saint-Pierre et Miquelon, vous êtes en territoire français, il s'agit bien d'un voyage à l'étranger—vous tournez en fait la loi. Je ne devrais pas parler d'évasion, mais plutôt d'évitement, en tout cas, vous ne respectez pas l'esprit de la loi, et ce ne devrait pas être autorisé. Il faut bien reconnaître que dans ce genre de voyage, une escale de quelques heures à Saint-Pierre et Miquelon est une simple astuce pour éviter d'être soumis à la loi canadienne.

M. Atkinson: Je ne sais pas si on a déjà posé la question, mais combien de licences ont-elles été délivrées chaque année depuis 1988? Le savez-vous?

[Texte]

Mr. Nuss: Since 1988—I have that information, but not on the cruise ships. You're talking generally?

Mr. Atkinson: Generally, yes. How many licences have been granted under the provision?

Mr. Nuss: In 1988 there were 58 applications, 44 were approved; in 1989 there were 59 applications, 44 were approved; in 1990 there were 63 applications, 44 were approved; and in 1991 there were 57 applications, 49 were approved. There were a large number withdrawn during the process of examination. In 1988, three were denied; 1989, one denied; 1990, three denied; 1991, one denied.

I'm grateful to Mr. Bowie for providing me this information through the agency.

Mr. Atkinson: Thank you.

The Chairman: Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Roman and Joe, thanks for appearing before us today. There's no doubt you've done a pretty thorough job. You've done a pretty thorough job of looking at the issue.

• 1125

I want to play devil's advocate for just a moment. What would access to the American waters do for our seafarers?

Mr. Gralewicz: It would create one hell of a boom in the shipping industry for Canadian sailors if we were allowed to do what this bill is trying to do for foreigners. If we could do that on the American side of the border, it would be great.

Mr. Keyes: I can appreciate your concerns about protecting our waters for our workers, but at the same time, while you've just admitted it would be a great advantage if we had access to American waters, shouldn't we and the SIU and anyone else reasonably be working at opening up that opportunity for Canadian ships and our workers to engage in cabotage or anything else with the Americans? Given the optics of attempting to do that but at the same time protect and close down Canadian navigation to foreign vessels, can you see the apparent conflict or difficulty? Has any thought been given to weighing the opportunity of fighting the Americans or accessing or superseding Jones or getting exemptions under free trade or anything else, and using our system of openness as a solid example of how we can work together to...?

Mr. Nuss: Historically, such protection has been given to the Jones Act that it would take a great leap of faith to think we could get the Americans to modify the absolute protection that has existed in the United States since the early 1920s. It's just not in the cards. A confirmation of that is the attitude of the United States on the free trade agreement. There was just no possibility of their budging on that. I think that route is not promising at all.

Mr. Keyes: You've suggested an amendment, that we correct a flaw so that the bill states that the minister may not give a licence for any voyage west of the Anticosti line. What of the unavailability or lack of vessels required by a

[Traduction]

M. Nuss: Depuis 1988—j'ai bien ces renseignements, mais pas en ce qui concerne les navires de croisière. Vous voulez le chiffre global?

M. Atkinson: Oui. Combien de licences ont-elles été octroyées en vertu de cette disposition?

M. Nuss: En 1988 il y a eu 58 demandes dont 44 ont été approuvées; en 1989 59 dont 44 ont également été approuvées; en 1990 il y a eu 63 demandes et 44 ont été approuvées; et en 1991, il y en a eu 57, et 49 ont été approuvées. Pendant le processus d'examen un nombre important de ces demandes ont été retirées. En 1988, trois ont été refusées; en 1989, une; en 1990, trois; en 1991, une.

Je dois ces renseignements à M. Bowie qui me les a fournis par l'intermédiaire de l'office.

M. Atkinson: Merci.

Le président: Monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Roman et Joe, je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui. Indiscutablement, vous avez étudié la question de manière assez approfondie.

Je voudrais me faire un instant l'avocat du diable. Qu'apporterait à nos marins l'accès aux eaux américaines?

M. Gralewicz: Pour les marins canadiens, ce serait une aubaine extraordinaire que d'être autorisés à faire ce que ce projet de loi vise à accorder aux étrangers. Si nous pouvions en faire autant du côté américain, ce serait formidable.

M. Keyes: Je comprends votre souci de protéger nos eaux au profit de nos travailleurs, mais puisque vous venez d'admettre que ce serait pour nous un avantage considérable d'avoir accès aux eaux américaines, ne devrions-nous pas essayer, avec l'UIM et les autres de trouver une solution raisonnable, qui permettrait aux navires canadiens et à nos travailleurs de faire du cabotage ou autre chose avec des Américains? Ne pensez-vous pas qu'essayer de le faire tout en protégeant la navigation canadienne et en interdisant nos eaux aux navires étrangers, crée un conflit ou un problème apparent? A-t-on envisagé de combattre les Américains pour obtenir un accès, de remplacer la Jones Act ou d'obtenir des dispenses en vertu de l'Accord de libre-échange ou autre chose, et d'utiliser notre système d'ouverture comme exemple concret d'une collaboration qui permettrait...?

M. Nuss: Historiquement, la Jones Act a été si jalousement protégée qu'il serait tout à fait illusoire de penser que nous pourrions amener les Américains à modifier le système de protection absolue qui existe dans leur pays depuis le début des années 1920. Ce serait tout simplement impossible. Je n'en veux d'ailleurs pour preuve que l'attitude des États-Unis en ce qui concerne l'Accord de libre-échange. Il n'est pas question qu'ils bougent sur ce point. C'est une option que ne me paraît pas très prometteuse.

M. Keyes: Vous avez proposé un amendement au projet de loi selon lequel le ministre ne pourrait pas accorder de licence pour tout voyage à l'ouest d'Anticosti. Que se passerait-il lorsqu'une entreprise commerciale a besoin d'un

[Text]

commercial interest to do a job? Taking the side of the shipper, can Canada supply a ship for every eventuality or for any type of product that can be put to us by the shippers? Are there examples where we couldn't ship some kind of product because we don't have the kind of containerism or the kind of ship to do the job?

Mr. Gralewicz: I can't for the life of me see in the last umpteen years where that even came into play. To answer your question, I believe that the protection has to be for Canadian ships. Again, if we make exceptions, then there will be the exceptions thrown out—like I said, a yellow ship with a green stripe, so long, so this, so that, has been used before. I can't see. . .

Mr. Keyes: If we build this protectionism for our workers to prevent foreign ships from travelling west of the Anticosti line, are we also limiting what Canadians can import? Could shippers have something they want to send to Thunder Bay from Sept Îles or Montreal, but there isn't a Canadian ship that can carry this stuff properly and therefore they're out of luck?

Mr. Gralewicz: It hasn't happened in my lifetime, so I don't know when it could happen. But get this straight—we're not restricting a guy going from Halifax up to Thunder Bay, loading and getting the hell out again. We're saying we don't want him going from Halifax to Quebec to Toronto up to Thunder Bay, then from Thunder Bay back to St. Catharines or Montreal and doing that trade. We're not restricting a shipper. We're not trying to say that as a foreigner, you can't come to Thunder Bay. It's being done every day. What we're saying is that they can't stop along our coastline and do what we should be doing. We want to protect something, we want to have something left for the Canadian Great Lakes fleet.

• 1130

Mr. Keyes: On page 8 of the brief that I received, under "prescribed procedures", you mention that you've given notice of at least 30 days to Canadian shippers, that they had a hearing, that they keep a register, and that applicants for licence send copies to applicants and then accumulate what efforts. . . and then send that out as well. For an importer-exporter who must be competitive and has to be there with on-time delivery etc., is it realistic to want all these preconditions imposed on a shipper—what dates they have looming and the speed at which they have to perform business?

Mr. Nuss: Yes, it is realistic. Generally, a movement of cargo doesn't come up in one or two days. These things are known in advance and the person who wants to move cargo should have no difficulty knowing that he wants to move it on a date which is more than 30 days down the road.

[Translation]

navire de transport et qu'il n'y en a pas? Plaçons-nous du point de vue de l'expéditeur: le Canada est-il en mesure de fournir un navire dans tous les cas, et pour tous les types de produits qui peuvent être présentés par les expéditeurs? Est-il jamais arrivé que nous n'ayons pas pu assurer le transport d'un produit parce que nous n'avions pas le genre de conteneur ou de navire approprié?

M. Gralewicz: Je ne pense pas que le problème se soit posé depuis bien des années. Pour répondre à votre question, j'estime que ce sont les navires canadiens qui doivent être protégés. Si nous faisons des exceptions, il y en aura également qui seront rejetées—comme je le disais tout à l'heure, on pourrait dire qu'un navire jaune avec une bande verte, de telle ou telle longueur, etc, a déjà été utilisé dans le passé. Je ne vois pas. . .

M. Keyes: Si nous adoptons ces mesures protectionnistes en faveur de nos travailleurs et que nous empêchions les navires étrangers de naviguer à l'ouest d'Anticosti, restreignons-nous aussi nos possibilités d'importation? Ne se pourrait-il pas, par exemple, que des expéditeurs aient quelque chose à envoyer à Thunder Bay de Sept-Îles ou de Montréal, mais qu'ils ne puissent pas le faire parce qu'il n'y a pas de navire canadien capable de transporter leur produit comme il le faut?

M. Gralewicz: Depuis que j'existe, cela ne s'est jamais produit, et je serais étonné que cela arrive. Mais comprenez bien ceci—nous ne voulons pas empêcher quelqu'un d'aller de Halifax à Thunder Bay, de prendre un chargement et de repartir aussitôt. Ce que nous voulons empêcher, c'est qu'il aille de Halifax à Québec, puis Toronto, puis Thunder Bay et que de là il revienne à St-Catherines ou Montréal. Nous ne voulons pas imposer de restrictions aux expéditeurs. Nous n'essayerons pas de dire que si vous êtes étrangers, il vous est interdit de venir à Thunder Bay. Cela se fait tous les jours. Ce que nous disons, c'est qu'ils ne peuvent pas faire escale sur nos côtes pour faire ce que nous devrions faire nous-mêmes. Nous voulons sauvegarder quelque chose, nous voulons qu'il reste quelque chose à faire pour la flotte canadienne des Grands lacs.

M. Keyes: À la page 8 du mémoire que j'ai reçu, sous «procédures prescrites», vous indiquez que vous avez donné un préavis d'au moins 30 jours aux expéditeurs canadiens, qu'ils ont eu une audience, qu'ils doivent tenir un registre, et que les candidats à une licence doivent envoyer des copies aux autres, qu'on regroupe le tout. . . Et qu'on envoie tout cela également. Pour une société d'export-import qui doit être compétitive et qui doit respecter les dates de livraison, etc, est-il réaliste de vouloir imposer toutes ces conditions préalables—les dates d'échéance et la rapidité avec laquelle une telle compagnie doit faire affaire?

M. Nuss: Oui, c'est réaliste. En général, l'expédition de marchandises n'est pas quelque chose qui se fait en un ou deux jours. Elle est connue à l'avance, et il ne devrait pas être difficile pour l'expéditeur de savoir qu'il veut expédier son produit à une date éloignée depuis 30 jours.

[Texte]

There are Canadian ships, so if you're talking about someone who comes forward and says he can't find one, he knows that ahead of time and he should be making inquiries ahead of time. So a 30-day notice is a very reasonable one, and the person has to indicate that he's not trying to get in without having made any effort to get a Canadian ship.

With the communications systems we now have—telexes and faxes and what have you—it shouldn't be any problem for the agency, which should have an established register to flash out to the people in the industry, the maritime unions, that 30 days from now so-and-so wants to move goods from this place to the following place and requires a ship for that purpose. The agency should have the power to say: Mr. Shipper, you want a ship that's 432 feet long; we have a nice one that's 450 feet long which could serve your purposes. Once you tell us the purpose of the voyage, you're not the one to determine the conditions, which would exclude an available Canadian ship.

Mr. Keyes: Thank you.

The Chairman: If there are no further questions or comments, the committee expresses its appreciation for your appearing before us this morning. Thank you.

Mr. Nuss: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

The Chairman: Our next witness is Mr. James Clark, vice-president of St. Lawrence Cruise Lines.

• 1135

The members of the committee apparently believe I'm working them too hard. They have decided to take a bit of a break. Just bear with us for a moment or two and we'll threaten them and get them back.

Mr. Manley: Any time you're ready.

The Chairman: Welcome, Mr. Clark, to the proceedings of the committee on C-33. You're familiar with the format, having sat through the previous presentation. I invite you to proceed with your brief.

Mr. James Clark (Vice-President, St. Lawrence Cruise Lines): Thank you very much, Mr. Chairman.

Committee members, ladies and gentlemen, I am the vice-president and co-owner of St. Lawrence Cruise Lines, and as such I am here representing a Canadian-owned company that owns and operates one of the very few Canadian-built and Canadian-registered overnight passenger vessels. With our vessel, the *Canadian Empress*, we operate three-and-five-night cruises along the St. Lawrence and Ottawa Rivers between Kingston, Montreal, Quebec City, and Ottawa.

Our vessel, the *Canadian Empress*, was constructed in Canada in 1981, in accordance with the very high and stringent Canadian Coast Guard safety requirements. In order for us to operate this vessel in Canadian waters we are required annually to obtain a coasting licence, which is issued by Canada customs. In order for us to obtain this coasting licence we must present a safety inspection certificate, which is issued by the Canadian Coast Guard ship safety

[Traduction]

Il y a des navires canadiens. Donc, si quelqu'un vient vous dire qu'il n'en trouve pas, il le sait d'avance et devrait se renseigner en conséquence. Un préavis de 30 jours est donc très raisonnable, et l'expéditeur doit bien préciser, avant d'être autorisé à procéder autrement, qu'il a fait tout son possible pour trouver un navire canadien.

Étant donné les systèmes de communication actuels—télécopieurs, photocopieurs et tout le reste—cela ne devrait pas poser de problème pour l'office, qui devrait avoir un registre établi lui permettant d'informer les gens de l'industrie, les syndicats de marines, que dans 30 jours, un tel veut transporter des marchandises de tel lieu à tel lieu et a besoin d'un navire pour cela. L'agence devrait avoir les pouvoirs requis pour lui dire: Monsieur l'expéditeur, vous voulez un navire de 432 pieds de long; nous en avons un très bien, qui en mesure 450 et qui vous conviendrait. Une fois que vous nous indiquez l'objet du voyage, il ne vous appartient plus de déterminer les conditions, ce qui excluerait un navire canadien disponible.

M. Keyes: Merci.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions ou commentaires, le comité tient à vous remercier d'avoir comparu devant nous ce matin. Merci.

M. Nuss: Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs du comité.

Le président: Notre témoin suivant est M. James Clark, vice-président de St. Lawrence Cruise Lines.

Les membres du Comité trouvent apparemment que je les fais travailler trop fort. Ils ont décidé de faire une petite pause. Patientez un instant; nous les ferons revenir bien vite à grand renfort de menaces.

M. Manley: Quand vous voudrez.

Le président: Soyez le bienvenu, monsieur Clark, aux travaux du Comité d'étude du projet de loi C-33. Vous connaissez bien la formule puisque vous avez assisté à l'exposé précédent. Veuillez présenter votre mémoire.

M. James Clark (vice-président, St. Lawrence Cruise Lines): Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je suis vice-président et co-propriétaire de St. Lawrence Cruise Lines, et à ce titre, je représente ici une société canadienne qui est propriétaire d'un des très rares navires de passagers effectuant des voyages de nuit, construit et enregistré au Canada, et qu'il exploite. Avec notre bâtiment, le *canadien Empress*, nous faisons des croisières de trois et cinq nuits sur le St-Laurent et l'Outaouais entre Kingston, Montréal, Québec et Ottawa.

Notre navire, la *Canadian Empress*, a été construit au Canada en 1981, conformément aux contraintes de sécurité extrêmement rigoureuses de la Garde côtière canadienne. Pour pouvoir exploiter ce bâtiment dans les eaux canadiennes, nous sommes tenus d'obtenir chaque année une licence de cabotage, qui est délivrée par les Douanes canadiennes. Pour cela, nous devons présenter un certificat d'inspection de sécurité, qui est délivré par la direction

[Text]

department, and this is only obtained after a satisfactory Coast Guard inspection, which takes place annually and is given if the ship is in fact deemed to be in full compliance with Canadian Coast Guard requirements.

In addition, our company operates a U.S. vessel. We have leased a U.S. vessel; it is U.S. registered but as far as Bill C-33 is concerned it is unrelated. So I would like to emphasize that I am here representing a Canadian company that owns and operates a Canadian-built and Canadian-registered overnight cruise vessel.

From this perspective, we do not believe that Bill C-33, as presently written, is in the best interests of Canadian owners and operators. Paragraph 2.1(c), which deals with the definition of "coasting", would allow any foreign vessel to compete directly with Canadian vessels without meeting the same standards and constraints that are required of Canadian vessels. While a Canadian vessel requires a coasting licence, and must meet all of the Canadian Coast Guard requirements, the foreign vessel would not. This is not only unfair, in our view, but most unacceptable.

We feel that the unfairness is compounded by the fact that it would remove any incentive whatsoever for a Canadian to build Canadian. Under the new legislation, as proposed, it would be clearly in the interest for a Canadian company, it would be clearly in the interest for our company, to build foreign and to operate in and out of Montreal. Thus, in this regard we have a bill that favours foreign interests to the disadvantage of Canadian interests.

Our specific concern has to do with the potential unlicensed and uncertified foreign vessels, which would operate out of Montreal, cruising westward toward Lake Ontario in direct competition with our Canadian licensed and certified vessel. This concern of unfair competition we think could be easily dealt with by simply changing the definition of 2(c) to eliminate the opportunity for such foreign vessels to operate westward out of Montreal along the St. Lawrence River, unless of course they obtain the same coasting licensing and safety certificates that are required by Canadians. We believe that anything less would be clearly unfair to Canadian operators.

• 1140

Our second concern also has to do with section 2(c) and the definition of coasting and more specifically the reference to "making a call" at any port outside Canada. We believe the concept of making a call must be defined. It is our understanding, in our discussions with shipping policy, that certain changes in this regard are being proposed to clarify that term. I've been told that there is some proposal that would make reference to an in transit call, meaning any call by a ship at any place other than an emergency or technical call, where passengers disembark but re-embark before the ship leaves that place.

[Translation]

générale, de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne, document obtenu seulement après une inspection annuelle à la satisfaction de la Garde côtière et si le navire est jugé pleinement conforme à ses exigences.

En outre, notre société exploite un navire américain que nous avons loué à bail; c'est un bâtiment enregistré aux États-Unis, mais il n'entre pas en ligne de compte en ce qui concerne le projet de loi C-33. Je tiens donc à souligner que nous représentons une société canadienne propriétaire et exploitante d'un navire faisant des croisières de plusieurs jours, construit et enregistré au Canada.

Dans cette perspective, nous ne considérons pas que le texte actuel du projet de loi C-33, défend les intérêts des propriétaires et exploitants canadiens. L'alinéa 2.1(c), relatif à la définition du «cabotage», autoriserait tout navire étranger à concurrencer directement les bâtiments canadiens sans devoir satisfaire aux normes et aux contraintes imposées à ces derniers. Alors qu'un navire canadien a besoin d'une licence de cabotage et doit satisfaire à toutes les exigences de la Garde côtière canadienne, il n'en va pas de même du bâtiment étranger. C'est non seulement injuste, mais, à notre avis, totalement inacceptable.

Cette injustice est encore aggravée par le fait que cela enlèverait à un Canadien toute raison de construire un navire canadien. En vertu de la nouvelle loi, telle qu'elle est proposée, il serait manifestement préférable pour une société canadienne comme la nôtre, de construire à l'étranger et d'utiliser Montréal comme port d'attache. C'est donc un projet de loi qui favorise les intérêts étrangers aux dépens des intérêts canadiens.

Ce qui nous inquiète plus particulièrement, ce sont les bâtiments étrangers sans licence et sans certificat qui utiliseraient Montréal comme port d'attache et ferait des croisières vers l'ouest, en direction du lac Ontario, faisant ainsi directement concurrence à notre navire canadien, qui lui, a une licence et un certificat de sécurité. Il serait facile d'éliminer le risque de concurrence injuste en modifiant simplement la définition donnée au paragraphe 2c) de manière à interdire à ces navires étrangers de remonter le Saint-Laurent à partir de Montréal, à moins, bien entendu, qu'ils n'obtiennent les mêmes licences de cabotage et certificats de sécurité que ceux qui sont exigés des Canadiens. Ce serait là le minimum pour ne pas créer une injustice à l'égard des exploitants canadiens.

Notre seconde réserve a également trait au paragraphe 2c), à la définition du cabotage et, plus précisément, à la référence au fait de «faire escale» dans un port étranger. À notre avis, cela exige d'être précisé. Nous croyons comprendre, à la suite de nos discussions avec les responsables de la politique de transport, que certains changements ont été proposés à cet égard afin de préciser le sens du terme. On m'a dit que l'on avait proposé d'utiliser le terme escale de transit, pour toute escale faite par un navire autre qu'une escale technique ou d'urgence, pendant laquelle les passagers débarquent mais doivent rembarquer avant le départ du navire.

[Texte]

While we agree with the intent of the definition, we feel that the use of the words "disembark" and "re-embark" is inappropriate and inconsistent with the term "in transit". Other legislation that we are familiar with, dictionary definitions, general marine parlance, understands these terms to refer to the beginning of a voyage and the end of a voyage. So we would suggest that these terms should not be used in the definition of an in transit call, and we would ask the committee to substitute those words with other words that essentially mean the same thing.

We have suggested the words "go ashore temporarily," but who reboard. So an in transit call would be any call by a ship at any place other than an emergency or a technical call, where passengers go ashore temporarily but who reboard the vessel before the ship leaves that place. The meaning remains the same, except that the meaning of the words "disembark" and "re-embark" are not used, which mean something very different in our view. This is an important issue, as far as we're concerned.

Mr. Chairman and members of the committee, while our concerns may seem minor, let me assure you that they are very serious from our point of view. As you are well aware, the free trade agreement, globalization, and the recession are providing numerous challenges to Canadians in order to be competitive. I trust that the Canadian government is sensitive to the ease with which competitive disadvantages for Canadians can be created. I would therefore ask you to make these changes to ensure fairness for Canadian operators.

I've given the clerk some brochures and asked that they be distributed for your information. I would be happy to answer questions if you have any.

Mr. Manley: You operate the two ships that you have mentioned in your brief. What's your passenger capacity on those two ships?

Mr. Clark: The passenger capacity of the *Canadian Empress* is 66 overnight passengers; on the *Victorian Empress* it is 101.

Mr. Manley: The issue that you raise with respect to Montreal east, just so I understand it, is essentially this potential stop-over at St. Pierre and Miquelon. Is that correct?

Mr. Clark: The concern that I'm expressing directly is Saint Lambert lock west.

Mr. Manley: You have both in here, do you not?

Mr. Clark: I'm sorry; I do in the brief. We did make reference to eastward and westward.

As I indicated in my remarks, our main concern has to do with vessels that would operate out of Montreal westward towards Lake Ontario.

[Traduction]

Bien que nous soyons d'accord avec l'intention de cette définition, nous estimons que l'utilisation des mots «débarquer» et «rembarquer» ne convient pas et ne concorde pas avec le terme «en transit». Dans les autres lois que nous connaissons, dans les définitions données par des dictionnaires et dans le langage maritime, ces deux termes signifient le début et la fin d'un voyage. Ils ne devraient donc pas être utilisés dans la définition d'une escale de transit, et nous demandons au comité de les remplacer par d'autres termes ayant le même sens.

Nous avons proposé les mots «descendre à terre temporairement», et «remonter à bord». Donc, une escale de transit serait toute escale effectuée par un navire autre qu'une escale technique ou d'urgence, au cours de laquelle les passagers descendent à terre temporairement mais remontent à bord du navire avant le départ de celui-ci. Le sens est donc le même, à ceci près que les mots «débarquer» et «rembarquer» ne sont pas utilisés, car ils ont un sens très différent à notre avis. Cette question nous paraît importante.

Monsieur le président et membres de ce comité, bien que nos réserves puissent vous paraître mineures, je vous assure qu'elles sont très importantes pour nous. Comme vous le savez bien, l'accord du libre-échange, la mondialisation et la récession créent une foule de défis que les Canadiens doivent relever pour demeurer compétitifs. Je pense que le gouvernement canadien est sensible au fait qu'il est très facile de placer les Canadiens en situation d'infériorité sur le plan de la compétitivité. Je vous demande donc d'apporter ces changements pour assurer que les exploitants canadiens soient traités de manière équitable.

J'ai remis un certain nombre de brochures au greffier et lui ai demandé de vous les remettre à titre d'information. Je suis prêt à répondre à vos questions.

M. Manley: Vous exploitez les deux navires mentionnés dans votre mémoire. Combien de passagers peuvent-ils transporter?

M. Clark: La capacité du *Canadian Empress* est de 66 passagers de nuit; celle du *Victorian Empress*, de 101.

M. Manley: La question que vous soulevez au sujet des croisières à l'est de Montréal, si je comprends bien, concerne la possibilité d'une escale à Saint-Pierre et Miquelon. C'est bien cela?

M. Clark: Le problème dont je parle est celui de la navigation à l'ouest de l'écluse de Saint-Lambert.

M. Manley: Vous parlez bien des deux dans votre mémoire, n'est-ce pas?

M. Clark: Excusez-moi; en effet. Nous avons effectivement mentionné les croisières vers l'est comme vers l'ouest.

Comme je l'ai indiqué dans mes remarques, le principal problème pour nous est celui des navires qui remontent le Saint-Laurent vers le lac Ontario à partir de Montréal.

• 1145

Mr. Manley: Going onto the lakes, so making U.S. stops—

M. Manley: Pour poursuivre le voyage sur les Grands Lacs et donc, faire des escales américaines. . .

[Text]

Mr. Clark: Sure. It's very easy to make a visit to a U.S. city along the St. Lawrence River; it is immediately across the river.

Mr. Manley: At the moment, who are you competing with on those tours?

Mr. Clark: We have other vessels that are coming into Canada and operating in the same waters on international voyages. They begin in the United States, cruise all along the Canadian waters, visit Canadian ports and end their cruise in another city. They're on an international voyage and are able to compete with us on that basis without requiring a coasting licence.

Mr. Manley: I see. Okay. And are there many of those ships. Are they well established?

Mr. Clark: At the present time there are about three. A new one is coming in this year from Clipper Cruise Lines. It'll operate out of Rochester all along the St. Lawrence and cruise to Prince Edward Island. Then we have American-Canadian Cruise Lines, which operates two vessels. They are the *New Shoreham* and the *Caribbean Princess*.

Mr. Manley: Where are those ships based? How are they flagged and how are they crewed?

Mr. Clark: Both of them are based in the United States. One is in St. Louis and the other I believe is in New Haven, Connecticut. They're crewed with U.S. crews.

Mr. Manley: Are the U.S. requirements less stringent and are U.S. crews less expensive than Canadian crews?

Mr. Clark: Yes to both questions.

Mr. Manley: Can you give me a factor of competitiveness on that?

Mr. Clark: This is the only thing I know. Recently, I was at a national association of passenger vessel owners in the United States and had the occasion of visiting the *Mississippi Queen* and the *Delta Queen*, which operate along the Mississippi River. I know that they pay their hospitality crew \$2.13 an hour. We pay the minimum wage, which would be \$6.20 an hour. That's the only comparison I could give you other than the fact that I have, on separate occasions, received proposals from organizations that would potentially supply crew for one of our vessels. They quote very low rates, as was mentioned previously. It's a month for a crew member.

I might point out that on both of our vessels we employ Canadian employees. On the U.S. vessel, it's kind of an interesting situation. We operate here with that vessel. We lease the vessel and operate here on a temporary admission program offered through Revenue Canada. In our view it's a very good program. We started operating that ship two years ago in Canada. At that time we were told by the U.S. government that we must employ U.S. employees. The Canadian government, on the other hand, was telling us that we must employ Canadian employees. We were in kind of a hard place for a while.

[Translation]

M. Clark: En effet. Lorsqu'on navigue sur le Saint-Laurent il est très facile d'aller visiter une ville américaine puisqu'elle se trouve sur l'autre rive du fleuve.

M. Manley: En ce moment, qui sont vos concurrents?

M. Clark: Il y a d'autres navires qui viennent au Canada et qui empruntent les mêmes eaux et font des voyages internationaux. Partis des États-Unis, ils font des croisières sur toutes les eaux canadiennes, s'arrêtent dans des ports canadiens et terminent la croisière dans une autre ville. Comme il s'agit d'un voyage international, il leur est possible de nous faire concurrence sans avoir besoin d'une licence de cabotage.

M. Manley: Je vois. Bien. Ces navires sont-ils nombreux? Sont-ils bien établis?

M. Clark: En ce moment, il y en a trois. Cette année, il y en aura un supplémentaire, appartenant à la Clipper Cruise Lines. Il aura son port d'attache à Rochester, descendra le Saint-Laurent et se rendra jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a aussi la American-Canadian Cruise Lines, qui exploite deux navires. Le *New Shoreham* et le *Caribbean Princess*.

M. Manley: Quel est le port d'attache de ces navires? Quel pavillon battent-ils et quel équipage ont-ils?

M. Clark: Tous les deux ont leur port d'attache aux États-Unis. Un à Saint-Louis et l'autre, je crois, à New Haven, au Connecticut. Ils ont des équipages américains.

M. Manley: Les exigences américaines sont-elles moins rigoureuses et les salaires des équipages américains moins élevés que ceux des équipages canadiens?

M. Clark: Je répondrai oui à vos deux questions.

M. Manley: Pouvez-vous me donner un facteur de compétitivité sur ce plan?

M. Clark: C'est tout ce que je sais. J'ai récemment participé à une réunion d'une association nationale de propriétaires de navires transportant des voyageurs aux États-Unis et j'ai eu l'occasion de visiter la *Mississippi Queen* et la *Delta Queen*, qui naviguent sur le Mississippi. Je sais que leur personnel d'accueil est payé 2,13\$ de l'heure. Nous payons le salaire minimum, qui est de 6,20\$ l'heure. C'est le seul point de comparaison que je peux vous donner en dehors du fait qu'à diverses occasions, certains organismes m'ont proposé des membres d'équipage pour l'un de nos navires. Comme nous venons de le dire, leurs tarifs sont très bas. Il s'agit d'un tarif mensuel pour un membre de l'équipage.

Je me permets de vous signaler que nous utilisons des employés canadiens sur nos deux navires. Sur le bâtiment américain, la situation est assez intéressante. Nous exploitons ce bâtiment, que nous avons loué à bail, dans le cadre d'un permis d'admission temporaire offert par Revenu Canada. À mon avis, c'est un excellent programme. Nous avons commencé à exploiter ce navire il y a deux ans au Canada. À l'époque, le gouvernement américain nous a dit qu'il faudrait que nous employions des Américains. De son côté, le gouvernement canadien nous disait qu'il fallait que nous employions des Canadiens. Nous nous sommes trouvés dans une situation assez difficile pendant un certain temps.

[Texte]

Mr. Manley: There aren't that many dual citizens available, are there?

Mr. Clark: That's right. At any rate, it was finally resolved. That ship carries primarily Canadian employees with the exception of the captains and the mates. U.S. law requires—there's no argument about this—that the vessel be captained by a U.S. citizen. I think their law states that a U.S. captain, mate, and radio officer must be aboard a U.S.-flagged vessel and be in command of that ship. Our vessel operates with Canadians primarily but with a U.S. captain and a U.S. mate.

Mr. Manley: I don't wish to suggest this to you, but as a business matter have you considered reflagging your Canadian vessel in order to meet some of these competitive challenges?

Mr. Clark: We have. Initially, it was our intent to purchase this U.S. vessel. In our view, it's a safety convention vessel. We were going to import it into Canada and put a Canadian flag on it. There are a lot of problems associated with that. First, there's a lot of duty involved in bringing that ship into Canada. But to then bring it up to Canadian standards—and I think it's well established that these are very high—in order to put the Canadian flag on it, in spite of the fact that this was a convention ship, which has a SOLAS certificate, it was going to mean a lot of changes to that vessel, a lot of expense.

• 1150

The other very significant factor is that once we put a Canadian flag on that vessel, if things did not work out, we then would have poisoned the flag. We would not be able to sell that ship back to the U.S. market. That was a very serious concern. We weren't sure how it was going to work out here in Canada.

In collaboration with the Coast Guard, we're now in the process of going through and making a number of changes to that vessel, to bring it into compliance with Canadian requirements.

Mr. Angus: Mr. Clark, thank you for taking the time to come before us this morning. I want to continue along the line of Mr. Manley's questioning just a little bit. Is the leased vessel leased for part of the year?

Mr. Clark: Yes.

Mr. Angus: What does it do? What does your Canadian-built vessel do in the off-season?

Mr. Clark: Both of them are winterized. They sit in Kingston for essentially five and a half to six months.

Mr. Angus: So the American vessel actually reverts back to its American owner and control during the off-season, but it stays in Canada.

Mr. Clark: Well, essentially what's happening is that we're doing a lot of work on that vessel at the present time during the winter. There is a provision that allows us to have that vessel in Canada to do the work on the vessel.

Mr. Angus: Do you have any intention somewhere down the road to replace the American vessel with a new Canadian vessel? Have your long-term projections suggested that the market will be there?

[Traduction]

M. Manley: Il n'y a pas énormément de personnes ayant la double nationalité à qui vous puissiez faire appel, n'est-ce pas?

M. Clark: C'est exact. Quoi qu'il en soit, le problème a fini par être résolu. Ce navire n'a pratiquement que des employés canadiens à l'exception des capitaines et des seconds. La loi américaine exige—ce qui est normal—que le navire soit commandé par un citoyen américain. Je crois qu'elle exige que le capitaine, le second et l'officier radio soient Américains à bord d'un navire battant pavillon américain. Le nôtre fonctionne avec un équipage essentiellement canadien mais le capitaine et le second sont Américains.

M. Manley: Ce n'est même pas une suggestion de ma part, mais avez-vous envisagé de changer le pavillon de votre bâtiment afin de pouvoir mieux faire face à la concurrence?

M. Clark: Oui. Au départ, nous avions l'intention d'acheter ce navire. Selon nous, c'est un bâtiment ressortant à la convention de sécurité. Nous allions l'importer au Canada pour le faire naviguer sous pavillon canadien. Cela pose cependant une foule de problèmes. Premièrement, les droits de douanes à acquitter sont extrêmement élevés. Mais pour le rendre conforme aux normes canadiennes—et je crois qu'il est bien établi que celles-ci sont très rigoureuses—pour pouvoir faire flotter le pavillon canadien sur ce navire, en dépit du fait qu'il se ressortissait à la convention de sécurité, et qu'il avait un certificat de la SOLAS, il aurait fallu apporter un grand nombre de modifications et cela aurait été très coûteux.

Autre point très important, une fois ce navire sous pavillon canadien, si les choses ne marchaient pas comme nous le voulions, il nous aurait été impossible de le revendre sur le marché américain. C'était un problème très sérieux pour nous. Nous n'étions pas sûrs que cela marcherait au Canada.

En collaboration avec la Garde côtière, nous apportons actuellement un certain nombre de modifications à ce navire afin de l'aligner sur les exigences canadiennes.

M. Angus: Monsieur Clark, je vous remercie d'avoir pris le temps nécessaire pour comparaître devant nous ce matin. Je voudrais poursuivre un peu dans la même ligne que M. Manley. Ce navire est-il loué pour une partie de l'année?

M. Clark: Oui.

M. Angus: Que fait-il hors saison? Et votre bâtiment canadien?

M. Clark: Les deux bâtiments sont hivernisés. Ils passent de cinq mois et demie à six mois à Kingston tous les ans.

M. Angus: Donc, le navire américain repasse sous le contrôle de son propriétaire américain hors saison, mais il reste au Canada.

M. Clark: Dans la pratique, nous faisons beaucoup de travaux sur ce bateau pendant l'hiver. Une disposition particulière nous autorise à le garder au Canada pour cela.

M. Angus: Avez-vous l'intention de remplacer un jour le navire américain par un bâtiment canadien neuf? Vos prévisions à long terme vous permettent-elles de penser que le marché s'y prêtera?

[Text]

Mr. Clark: This year is a very different question. Up until this year. . .

Mr. Angus: That's why I said "long-term".

Mr. Clark: As I said earlier, our intention really was to make the modifications that might be necessary to convert this vessel so that it would meet Canadian requirements. We have looked at possibly building another vessel, a Canadian vessel. In fact, before we leased this U.S. vessel we looked at two or three different options. One option was to stretch the present vessel, another was to build a smaller or a larger one.

Mr. Angus: In terms of your brief, on page 2 you say that you "endorse the recommendations of the Canadian Passenger Vessel Association". By that, I assume you mean the change in the definition to reflect the inland waters.

Mr. Clark: Yes, that's correct.

Mr. Angus: At the bottom of that page, where you talk about "for passengers who go ashore temporarily but who reboard the vessel before the ship leaves that place", I'm wondering whether that is also too restrictive, if there may be situations where it would make sense to drop off the passengers for a land-based excursion but pick them up down river four or five miles. This kind of wording would prevent that type of situation from occurring. Maybe I could just get your reaction to that.

Mr. Clark: Just very quickly, I don't think I would have any objection to a vessel that's making an in-transit call of dropping off passengers and then picking them up five miles down the road or something. So if this is too restrictive then I wouldn't have any objection to altering this to accommodate that suggestion.

Mr. Angus: Do you now do that in any of your packages?

Mr. Clark: No. We make a number of in-transit calls and visits along the river. We visit Trois-Rivières and Montreal and Quebec City and Upper Canada Village and so on.

I might just elaborate a little bit on why I really am concerned about the terms "embark" and "disembark". A number of years ago—I don't know exactly how many—passenger fees for embarkation and disembarkation ports were established whereby we would be required to pay \$2, as initially proposed. At that time the requirement was that we pay \$2 at every port we visited, so we let our concerns be known. As a result of the consultation process the fee was changed to \$3.

• 1155

Mr. Angus: They weren't listening very carefully, were they?

Mr. Clark: Except that they said the fee would be charged only at one's port of embarkation or disembarkation and not at the in-transit ports. There are two in-transit ports that are trying to collect passenger fees from us because they say we embark and disembark passengers. We say we're not doing so, but are visiting that port and the passengers are getting off and getting back on. That is not a port of embarkation and disembarkation.

[Translation]

M. Clark: Cette année, la situation est tout à fait différente. Jusqu'à cette année. . .

M. Angus: C'est pourquoi j'ai bien dit «à long terme».

M. Clark: Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avions l'intention d'apporter les modifications nécessaires pour que le navire soit conforme aux exigences canadiennes. Nous avons étudié la possibilité de construire un autre bâtiment, un bâtiment canadien. En fait, avant de louer ce navire, nous avons examiné deux ou trois options différentes. L'une d'entre elles consistait à allonger le navire actuel, l'autre, en construire un plus petit ou un plus grand.

M. Angus: À la page 2 de votre mémoire vous écrivez que vous «approuvez les recommandations de l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers». Je suppose que vous parlez là du changement de la définition qui permettrait de tenir compte des eaux intérieures.

M. Clark: Oui, c'est exact.

M. Angus: Au bas de cette page, vous mentionnez «les passagers qui descendent temporairement à terre mais qui embarquent à nouveau sur le navire avant le départ de celui-ci». Je me demandais si cette formule n'est pas trop restrictive et s'il n'existe pas des situations où il serait logique de débarquer les passagers pour que ceux-ci fassent une excursion à terre et de les reprendre quatre ou cinq milles plus bas. Le libellé actuel l'interdirait. Qu'en pensez-vous?

M. Clark: En deux mots, je dirai que nous n'aurions pas d'objection à ce qu'un navire en transit débarque des passagers pour les rembarquer cinq milles plus bas. Donc, si la formule est trop restrictive, je n'aurai aucune objection à la modifier afin de tenir compte de votre suggestion.

M. Angus: Est-ce là une possibilité offerte dans l'une des croisières que vous offrez?

M. Clark: Non. Nous faisons un certain nombre d'escales et d'arrêts en transit le long du fleuve. Nous visitons Trois-Rivières, Montréal, Québec et le village du Haut-Canada, etc.

Permettez-moi de revenir sur les raisons pour lesquelles les termes «embarquer» et «débarquer» me préoccupent tant. Il y a quelques années—je ne sais pas au juste combien—on avait fixé un droit d'embarquement et de débarquement de deux dollars par passager que nous devions acquitter. À l'époque, ces deux dollars devaient être versés dans chaque port que nous visitions, et nous avons protesté. Le résultat des consultations a été le suivant: le droit a été porté à trois dollars.

M. Angus: Ils ne vous avaient manifestement pas bien écoutés!

M. Clark: À cela près qu'on nous a dit que ce droit ne serait perçu que dans un port d'embarquement et de débarquement mais non dans les ports de transit. Il y a deux ports de transit qui essaient de percevoir ces droits auprès de nous parce que nous embarquons et débarquons des passagers. Nous avons dit qu'il en n'était rien puisqu'il s'agissait d'un simple visite au cours desquelles les passagers descendaient à terre et remontaient à bord. Il ne s'agissait donc pas d'un port d'embarquement et de débarquement.

[Texte]

We've made that point very strongly to the Canadian Coast Guard, and I think made our point well, that embarkation and disembarkation refer to the beginning and end of the voyage. My sense of paranoia tells me that someone in the legal department might be doing an end-run on us and putting those words in this legislation. I would be very concerned.

Mr. Angus: With regard to those two ports you mentioned, are you already paying other kinds of port access fees?

Mr. Wilson: Yes, we pay passenger fees at a variety of ports along the way, such as Montreal, Quebec City, and other visitation ports.

Mr. Angus: So you're not getting a free ride. It's a question of an additional levy.

Mr. Wilson: No. If we're berthing a ship overnight we also pay berthage fees and so on.

Mr. Angus: Just a final observation. I went through your brochure, and, aside from wanting to take that trip one of these days, I would like to convey my compliments for including VIA Rail in your marketing. That marketing helps those of us who are pro VIA Rail, among other things.

Mr. Clark: We have a good program that works very well with VIA Rail.

Mr. Atkinson: Obviously, then, the demarkation line at Saint Lambert lock is not satisfactory to you, and I notice you have cruises along the entire length of the river. You've listed them here and they seem to be quite numerous during the tourist season. Is that accurate?

Mr. Clark: Our very serious concern has to do with ships being able to cruise westward of Saint Lambert lock; that's our major concern. I can philosophically understand Canada perhaps allowing cruise vessels to cruise eastward, out of Montreal.

Mr. Atkinson: So you're happy with the demarkation line there.

Mr. Clark: I'm not overly concerned about the demarkation line as far as cruise ships cruising eastward out of Montreal are concerned, other than that doing so is contrary to the overall principle.

Mr. Atkinson: But is the way in which the bill is drafted now satisfactory?

Mr. Clark: No, because with the way in which the bill is drafted at this time it would allow vessels to cruise westward of Saint Lambert lock as long as they visited a U.S. port. So they could cruise out of Montreal toward Lake Ontario, visit Massena or Ogdensburg, and go down into Toronto, and as long as they come back to Montreal, they can carry on that trade without meeting the same requirements we meet. Doing so would be very wrong and very unfair.

[Traduction]

Nous avons vigoureusement fait valoir nos arguments auprès de la Garde côtière canadienne, et je crois que nous avons clairement montré que l'embarquement et le débarquement correspondent au début et à la fin du voyage. Étant un peu paranoïaque, j'ai bien l'impression que quelqu'un, au service du contentieux, essaie de nous avoir et d'inclure ces termes dans la loi. Ce serait très regrettable.

M. Angus: Payez-vous déjà votre droit d'accès aux deux ports mentionnés par vous?

M. Wilson: Oui, nous payons des droits pour les passagers dans plusieurs ports, notamment Montréal, Québec, et d'autres ports visités par nous.

M. Angus: Ce n'est donc pas gratuit pour vous. Il s'agit donc d'un droit supplémentaire.

M. Wilson: Non, si nous mettons à quai pour la nuit, nous payons également des droits de mouillage etc.

M. Angus: Une dernière remarque. J'ai parcouru votre brochure et en dehors du fait que j'aimerais bien faire ce voyage un de ces jours, je tiens à vous féliciter d'y avoir inclut Via Rail. Cet effort de commercialisation aide ceux d'entre nous qui sont les défenseurs de Via Rail, entre autres choses.

M. Clark: Nous avons un excellent programme qui fonctionne très bien en collaboration avec VIA Rail.

M. Atkinson: La ligne de démarcation à l'écluse de Saint-Lambert n'est donc manifestement pas acceptable pour vous. Je remarque d'ailleurs que vos croisières parcourent toute la longueur du fleuve. Vous en indiquez la liste dans cette brochure et elles paraissent être fort nombreuses pendant la saison touristique. Est-ce exact?

M. Clark: Ce qui nous préoccupe le plus ce sont que des navires puissent faire des croisières vers l'Ouest à partir de cette écluse. En théorie, je comprendrais peut-être que le Canada autorise des navires de croisières à remonter le fleuve depuis Montréal.

M. Atkinson: Donc cette ligne de démarcation vous paraît acceptable.

M. Clark: Elle ne m'inquiète pas particulièrement en ce qui concerne les croisières vers l'Est depuis Montréal, hormis le fait que cela est contraire au principe fondamental.

M. Atkinson: Le texte actuel du projet de loi vous paraît-il cependant acceptable?

M. Clark: Non, car il autoriserait des navires à effectuer des croisières vers l'Ouest, depuis l'écluse de Saint-Lambert, à condition de faire escale dans un port américain. Ces navires partiraient donc de Montréal en direction du lac Ontario, visiteraient Massena ou Ogdensburg, se rendraient ensuite à Toronto, et tant qu'ils reviendraient à Montréal, ils pourraient continuer à fonctionner sans devoir respecter les mêmes exigences que nous. Ce serait très injuste et très inéquitable.

[Text]

Mr. Wilson: I wonder, Mr. Clark, if you could elaborate on the requirements, particularly the annual coasting licence issued by Canadian Customs, for which an annual Canadian safety inspection certificate must be presented and which is issued by the Canadian Coast Guard. What sorts of hoops do you have to jump through and what's the cost involved in all that? Do you have any details of the requirements?

Mr. Clark: Unfortunately, I don't have the cost that might be involved available. I can tell you that each year we are required to apply and we apply for the coasting permit. In order to get that coasting permit, we have to provide a safety inspection certificate. That requires that the Canadian Coast Guard inspects either of our vessels to determine whether or not the vessel is in full compliance with Canadian requirements. If it is not, then we don't get the safety inspection certificate until we make the changes that bring that vessel into compliance.

• 1200

The *Canadian Empress* was built in Canada according to all Canadian Coast Guard requirements. So for the Coast Guard to inspect that vessel and to issue the safety inspection certificate annually, it is not a big deal.

Mr. Wilson: A formality.

Mr. Clark: I would call it a formality. I think it is an appropriate process, quite frankly.

Just to elaborate on that, the *Victorian Empress*, which was not built to Canadian standards but built to U.S. standards, although it is a safety convention ship and has what is referred to as a SOLAS certificate, in order for us to get that safety inspection certificate from the Canadian Coast Guard, we have to bring that vessel into complete compliance with Canadian requirements. That is not an easy task when a ship is built to a different tune.

Mr. Wilson: In terms of non-Canadian vessels, what are the rules involved there? Does the Coast Guard have the ability to go on board and say, we don't think that is right, and we don't think this is right, and you are not going anywhere until it is remedied?

Mr. Clark: In our case, because we operate out of Kingston, Ontario, a coasting permit is required because we drop passengers off in Montreal, and vice versa. And absolutely then the Coast Guard is required to come on board and inspect the vessel.

We have another debate going on with the Coast Guard. We feel, wherein this vessel is a safety convention vessel and it is only operating here on a temporary entry permit, it should not be required to have full Canadian compliance, particularly because it wouldn't be here if there was a Canadian ship that was suitable and available and providing the service. If a Canadian ship does appear, or a duty ship does appear, then that ship is moved out. We don't think the safety inspection certificate for Canadian standards should be applied to temporary admission vessels, as long as they meet SOLAS or international standards.

[Translation]

M. Wilson: Monsieur Clark, pourriez-vous nous donner des précisions sur ces exigences, en particulier sur la licence de cabotage annuelle délivrée par les douanes canadiennes, que vous ne pouvez obtenir sans présentation d'un certificat d'inspection de sécurité canadien annuel, lui-même délivré par la Garde côtière canadienne. À quelles obligations devez-vous vous soumettre et combien tout cela coûte-t-il? Pourriez-vous nous donner des détails sur ces exigences?

M. Clark: Malheureusement, je n'ai pas les chiffres sous la main. Tout ce que je peux vous dire c'est que, chaque année, nous sommes obligés de présenter une demande de licence de cabotage, ce que nous faisons. Pour obtenir cette licence, nous sommes tenus de présenter un certificat d'inspection de sécurité. Il faut, pour cela, que la Garde côtière canadienne inspecte nos deux navires et décide s'ils sont pleinement conformes aux exigences canadiennes. S'ils ne le sont pas, nous n'obtenons pas ce certificat d'inspection de sécurité tant que nous n'apportons pas les changements nécessaires.

Le *Canadian Empress* a été construite au Canada conformément à toutes les exigences de la Garde côtière canadienne. Son inspection et la délivrance du certificat annuel ne posent donc pas de gros problèmes.

M. Wilson: Une simple formalité.

M. Clark: Je dirais que c'est une formalité. Très franchement, c'est un processus tout à fait approprié.

J'ajouterais que le *Victorian Empress*, navire construit selon les normes américaines et non canadiennes, bien qu'il ressorte à la convention de sécurité et ait un certificat de la SOLAS, doit être rendu parfaitement conforme aux exigences canadiennes pour que nous obtenions ce certificat d'inspection de sécurité de la Garde côtière canadienne. Le travail n'est pas facile lorsqu'un navire a été construit conformément à des critères différents.

M. Wilson: Quels sont les règlements applicables aux navires non canadiens? La Garde côtière peut-elle monter à bord, indiquer tout ce qui ne va pas et vous interdire de bouger tant que les mesures correctives n'auront pas été prises?

M. Clark: Dans notre cas, comme Kingston est notre port d'attache, nous avons besoin d'une licence de cabotage puisque nous débarquons des passagers à Montréal, et vice-versa. Il est absolument obligatoire pour la Garde côtière de monter à bord pour inspecter le navire.

Nous avons une autre question à régler avec la Garde côtière. Nous estimons puisque ce navire est assujéti à la convention de sécurité et qu'il n'a qu'un permis d'entrée temporaire, qu'il ne devrait pas être nécessaire qu'il soit parfaitement conforme aux normes canadiennes, puisque, de toute façon, il ne serait pas ici s'il y avait un navire canadien disponible et capable de fournir le même service. Si un navire canadien apparaît, il doit lui céder la place. À notre avis, le certificat d'inspection de sécurité ne devrait pas être nécessaire pour les navires admis à titre temporaire, tant qu'ils respectent les normes SOLAS et internationales.

[Texte]

Just to elaborate on that, the Canadian Coast Guard come to our vessels each year before we are operational. They inspect both ships entirely, and they also inspect the crew. After our training program they put them through fire drills, emergency drills, that sort of thing.

Mr. Wilson: Under this bill, as it is proposed, if there were to be a foreign vessel given a permit to operate westward from the Saint Lambert line, what rules apply to that vessel insofar as this business of licensing, safety inspection, and so on are concerned?

Mr. Clark: At the present time, if a vessel wanted to come into Canada and operate westward out of Montreal, it would have to make application to the National Transportation Agency and various others. They would do a search to see if there is a Canadian vessel that is suitable and/or available to provide the service. They would contact that company, and if the company objected and/or it was available and suitable and could provide the service, then the vessel would not be able to operate in Canada.

With this new proposed bill, they wouldn't have to go through the process. They could simply come in and operate out of Montreal and not require a coasting permit, and therefore not require all of the other requirements or constraints.

• 1205

Mr. Wilson: And not, for example, subject to inspection by the Canadian Coast Guard?

Mr. Clark: I don't know the answer to that. In meeting with the Coast Guard at one time, I was advised that because the ship is in a Canadian port, they do have the right to board the vessel to determine whether it's safe or not. If they deem it to be unsafe in any way, shape or form, they can prevent it from operating. I think that's the case. I was also advised that there is a percentage of ships they are able to board and inspect. I think I was told it was only something in the area of 20% of the vessels. I don't know if that's true, but...

The Chairman: Mr. Clark, thank you very much for providing us with your concerns and views on Bill C-33. We appreciate your taking the time.

Mr. Clark: Thank you very much. I do hope you will all come and cruise with us on these safe vessels.

The Chairman: That's what we were waiting for. Get that down quick.

The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1556

The Chairman: I will now call the meeting to order.

[Traduction]

J'ajouterais que la Garde côtière canadienne inspecte chaque année nos bâtiments avant le début des opérations. On les inspecte de fond en comble, et l'on inspecte également les équipages. Après que ceux-ci aient suivi notre programme de formation, on les soumet à des exercices de lutte contre un incendie, des exercices d'urgence, etc.

M. Wilson: En vertu de ce projet de loi, si l'exploitation d'un navire étranger était autorisée à l'ouest de la ligne de Saint-Lambert, quels sont les règlements auxquels il serait soumis sur le plan de l'obtention d'une licence, de l'inspection de sécurité, etc.?

M. Clark: À l'heure actuelle, si quelqu'un désirait exploiter un navire étranger depuis Montréal vers l'ouest, il devrait en faire la demande à l'Office national des transports ainsi qu'à divers autres organismes. Ils effectueraient une enquête pour déterminer s'il existe un bâtiment canadien approprié et/ou disponible pour fournir le service. Ils prendraient contact avec la société propriétaire de celui-ci, et si celle-ci protestait et/ou si elle pouvait fournir le service approprié, le bâtiment étranger ne pourrait pas être exploité au Canada.

Dans ce nouveau projet de loi, ce processus ne serait pas nécessaire. Il leur serait loisible d'exploiter des navires à partir de Montréal sans avoir besoin d'une licence de cabotage, et ils ne seraient donc pas soumis à toutes les autres exigences ou contraintes.

M. Wilson: Comme une inspection de la garde côtière canadienne, par exemple?

M. Clark: Je n'en suis pas certain. Lors d'une de mes réunions avec la garde côtière, celle-ci m'a informée que lorsqu'un navire se trouve dans un port canadien, elle a le droit de monter à bord afin de faire une inspection de sécurité. Si elle juge que le navire n'est pas sûr, pour quelque raison que ce soit, elle peut en interdire l'exploitation. Je crois que c'est ainsi que se passeraient les choses. On m'a également dit que la garde côtière a le droit de monter à bord d'un certain pourcentage de navires et de les inspecter. Ce pourcentage est de l'ordre de 20 p. 100, je crois. Je ne sais pas si c'est vrai, mais...

Le président: Monsieur Clark, merci beaucoup de nous avoir fait part de vos vues sur le projet de loi C-33 et des réserves qu'il vous inspire. Nous vous remercions d'avoir bien voulu comparaître.

M. Clark: Merci beaucoup. J'espère que vous viendrez tous faire une croisière sur ces navires qui sont très sûrs.

Le président: C'est ce que nous attendons. Vite, notez-le.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je déclare la séance ouverte.

[Text]

The Standing Committee on Transport continues its deliberations on Bill C-33, an Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade. This afternoon our witness is from the Canadian Maritime Industries Association, Mr. J.Y. Clarke, President and Chief Executive Officer.

Welcome, Mr. Clarke, to the committee's proceedings. We look forward to hearing from you. We'll ask you to proceed with your presentation, at the conclusion of which I'll invite comments and questions from the members of the committee. Please proceed.

Mr. J.Y. Clarke (President and Chief Executive Officer, Canadian Maritime Industries Association): Thank you very much, Mr. Chairman. First, I would like to express the appreciation of our association to you and the members of your committee for giving us the opportunity to present the CMIA's position on Bill C-33.

On past occasions when I've represented our association at committees, we've been able to provide a committee clerk with copies of our brief in advance, in both official languages. Unfortunately, I've been absent for the last several days, returning late last week. I didn't have time to prepare advance copies, for which I apologize.

I would like to start my brief, which is in fact brief and very basic, as far as our recommendations are concerned, with a little bit of background.

The Canadian Maritime Industries Association represents 8 Canadian shipyards and 87 associated Canadian companies, which provide marine equipment and services to shipyards or are engaged in marine industrial research and development. Our association was formed in 1944. To set the stage for our association's comments concerning Bill C-33, a brief description of the state of our industries and the potential for their future development is considered in order.

It's undoubtedly well known to members of this committee that as an industrial sector shipbuilding and ship repairing in Canada have undergone a drastic slump in recent years. I won't dwell on the many complex factors that have led to this crisis other than to note that principal among them are:

First, there is a lack of meaningful policy designed to create an environment within which Canadian fleet owners can contract with Canadian shipyards for new vessels and major refits without having to pay substantially more than would be the case if orders were placed abroad. Foreign shipyards can quote prices significantly lower than quotations from our yards, lower than the cost of construction, due to their direct government subsidies supported by a wide range of concessionary financing benefits, none of which is available to Canadian shipyards.

Second, many of the world shipyards enjoy lower labour costs for their workers, although this gap has narrowed in recent years, particularly with respect to European shipyards. Indeed, a few of the latter now have higher labour rates than Canadian yards.

[Translation]

Le Comité permanent des transports poursuit ses délibérations sur le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage. Cet après-midi, notre témoin est M. J.Y. Clarke, président-directeur général de l'Association canadienne des industries maritimes.

Soyez le bienvenu au comité, monsieur Clarke. Nous sommes impatients d'entendre ce que vous avez à nous dire. Nous vous demanderons de faire d'abord votre exposé, après quoi j'inviterai les membres du comité à faire des commentaires et à poser des questions. Allez-y.

M. J.Y. Clarke (président-directeur général, Association canadienne des industries maritimes): Merci beaucoup, monsieur le président. Au nom de notre association, je tiens à vous remercier, vous et les membres de votre comité, de nous avoir donné l'occasion d'exposer les opinions de l'ACIM sur le projet de loi C-33.

J'ai déjà représenté notre association devant des comités et, d'habitude, nous remettons d'avance au greffier des exemplaires de notre mémoire, dans les deux langues officielles. J'ai dû malheureusement m'absenter plusieurs jours et, comme je ne suis rentré qu'à la fin de la semaine dernière, je n'ai pas eu le temps de préparer des copies d'avance. Je vous prie de bien vouloir m'en excuser.

Je vais commencer par un bref historique. Je vous signale d'emblée que notre mémoire est bref et que nos recommandations se limitent à l'essentiel.

L'Association canadienne des industries maritimes représente huit chantiers navals canadiens ainsi que 87 sociétés canadiennes qui fournissent de l'équipement ainsi que des services aux chantiers navals ou qui font de la recherche industrielle marine. Notre association a été créée en 1944. Avant de passer aux commentaires de notre association au sujet du projet de loi C-33, il est bon de donner une brève description de la situation actuelle du secteur maritime et d'évoquer les perspectives de développement.

Les membres de ce comité savent certainement très bien que le secteur canadien de la construction navale et du radoub traverse une crise aiguë depuis quelques années. Je ne m'attarderai pas sur les nombreux facteurs qui ont donné naissance à cette crise, car ce serait trop compliqué; je me contenterai d'en signaler les principaux:

Il convient premièrement de noter qu'il n'existe aucune politique visant à créer un climat permettant aux propriétaires de navires canadiens de passer des commandes à des chantiers navals canadiens ou des contrats de grand carénage sans devoir payer beaucoup plus qu'à l'étranger. Les chantiers navals étrangers sont en mesure d'offrir des prix nettement plus bas que les nôtres, des prix qui sont en réalité inférieurs aux coûts de construction, grâce aux subventions que leur octroie directement leur gouvernement et à toutes une série d'avantages financiers libéraux dont ne bénéficient pas les chantiers navals canadiens.

Deuxièmement, dans bien des chantiers navals étrangers, le coût de la main-d'oeuvre est moins élevé que chez nous, mais l'écart se resserre depuis quelques années, surtout en Europe. Dans quelques chantiers navals européens, le coût de la main-d'oeuvre est même maintenant plus élevé qu'au Canada.

[Texte]

• 1600

Third is the question of productivity. Improvements in shipyard productivity involve adaptation to modern methods and processes which in turn require contracts and cashflow. With the order books of foreign shipyards being extremely well filled today, and with the Canadian order book of today being extremely low, we in Canada do not have the ability to match the productivity of our global competitors—at least not in general, although there are one or two exceptions in Canada.

To give you an understanding of the current situation in Canada, in 1976 our order book, which is the number of vessels under construction plus the number of vessels under contract, stood at some 500,000 gross tonnes. That's a half-million gross tonnes. At the end of September 1991, it stood at 57,387 gross tonnes, or merely 11.5% of its total 16 years earlier.

Equally important, however, is the make-up of the order book. In 1976, 98.5% of our order book was for commercial work, with 1.5% for government contracting. Commercial orders started to decline in the following year and we now find that the order book contains only 9.6% of commercial contracts, the remainder being for government procurement.

It's difficult to predict with any accuracy what the future holds for our industries. We know of plans for a few more government vessels, mostly naval, and for a second so-called "super ferry" for the B.C. Ferry Corporation, but little else. We're concerned that both the Canadian Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans have curtailed our plans for vessel replacement. Although Canadian-flag commercial fleets are long in the tooth with needs for major replacement programs, no such plans are known for contracting with Canadian shipyards.

Notwithstanding these concerns, we know survival of a shipbuilding infrastructure in Canada is utterly dependent upon a steady level of new construction and refit work—considerably higher than at present—within which a majority must be for commercial contracts. In this way and only in this way can our shipyards regain their competitive position and once again attract orders from foreign buyers.

In chapter 12 of the Canada-U.S. Free Trade Agreement, the U.S. marine industry is protected, by exemption of their Jones Act, from the agreement's provisions. The Canadian marine industry enjoys no such protection.

It's noted that in the preamble to chapter 4 of the FTA, Canada has reserved the right to apply quantitative restrictions on U.S. vessels being imported into Canada until the U.S. relaxes prohibitions under the Jones Act on Canadian vessels being imported into the U.S. This reservation has yet to be applied in spite of several requests from this association to the appropriate minister. When one realizes that during the first two years of the FTA with the

[Traduction]

Troisièmement, il y a le problème de la productivité. Pour améliorer la productivité dans les chantiers navals, il faut qu'ils s'adaptent aux méthodes modernes, mais pour cela, il faut avoir des contrats et une marge d'auto-financement. Du fait que les carnets de commandes des chantiers navals étrangers sont extrêmement bien remplis, alors que ceux des chantiers navals canadiens sont pratiquement vides, le Canada ne peut pas atteindre la même productivité que celle de ses concurrents étrangers, d'une façon générale du moins; il y a en effet une ou deux exceptions au Canada.

Pour vous donner une idée de la situation actuelle au Canada, je vous signale qu'en 1976, nos commandes globales, c'est-à-dire le nombre de navires en construction et le nombre de navires en commande ferme, représentaient environ 500,000 tonneaux bruts, un demi million de tonneaux. À la fin de septembre 1991, les commandes ne se chiffraient plus qu'à 57,387 tonneaux, soit 11,5 p. 100 du total atteint il y a 16 ans.

Il y a un autre élément qui est toutefois également important, c'est la nature des commandes. En 1976, 98,5 p. 100 des commandes étaient de nature commerciale, et le reste consistait en contrats avec l'État. L'année suivante, la proportion de commandes commerciales a commencé à diminuer et, à l'heure actuelle, elle ne représente plus que 9,6 p. 100 du total, le reste étant des commandes de l'État.

Il est difficile d'avoir une idée assez exacte de ce que l'avenir réserve à nos industries. Nous sommes au courant que l'État compte passer quelques commandes supplémentaires, principalement des navires de guerre et nous savons que l'on prévoit la construction d'un deuxième «super transbordeur» pour la B.C. Ferry Corporation. À part cela, il n'y a pas grand-chose. Le fait que la Garde côtière canadienne et que le ministère des Pêches et des Océans aient décidé d'amputer les programmes de remplacement de navires nous préoccupe. Bien que la flotte commerciale canadienne ait vraiment besoin de programmes de remplacement d'envergure, aucun contrat n'est prévu avec les chantiers navals canadiens, pas que nous le sachions, du moins.

Nous savons malgré tout que, pour survivre, les chantiers navals canadiens ont absolument besoin de nouvelles commandes et de contrats de réparations—beaucoup plus qu'à présent—de contrats commerciaux pour la plupart. C'est ainsi, et seulement ainsi, que nos chantiers navals pourront redevenir concurrentiels et inciter à nouveau des acheteurs étrangers à leur passer des commandes.

Au chapitre 12 de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, l'industrie marine américaine est protégée contre l'Accord, grâce au *Jones Act*, tandis que l'industrie marine canadienne ne jouit pas d'une telle protection.

Le préambule du chapitre 4 de l'Accord de libre-échange dit que le Canada se réserve le droit de limiter le nombre de navires américains importés au Canada tant que les États-Unis n'auront pas assoupli les règles découlant du *Jones Act* qui interdisent l'importation aux États-Unis de navires canadiens. On attend toujours que notre gouvernement impose des limites, malgré les nombreuses requêtes que notre association a présentées au ministre compétent. Quand on

[Text]

U.S. 28 vessels of 100 gross tonnes, totalling some 41,000 gross tonnes, were imported into Canada from the U.S., none being exported to the U.S. from Canada during the same period, we find it difficult to understand why this quantitative restriction has not yet been applied.

It's the opinion of the Canadian Maritime Industries Association that the present government policy with respect to shipbuilding and ship repairing in Canada is woefully inadequate. As a major maritime trading nation with the world's longest coastline, we believe Canada should have a meaningful policy as a component of a broader maritime policy, perhaps. We've been pressing for this for several years.

Since the phasing out of the Shipbuilding Industry Assistance Program and the productivity improvement grants in 1985, Canadian shipyards are virtually unique among the world's shipbuilding nations, all of which enjoy subsidies and government assistance in some form or other, in some cases in excess of 50% of construction costs, as noted earlier.

This situation persists in spite of Prime Minister Mulroney's public statements both before and after the September 1984 election that a Progressive Conservative government would consider the revitalization of Canadian shipyards to be a matter of high priority. Our association is still waiting for the development of appropriate policies concerning shipbuilding, ship repairing, and associated marine industries to make it so. In Bill C-33, however, we believe the potential exists, with appropriate revision, for a component of maritime policy to be implemented that will protect the interests of both shipbuilding in Canada and Canadian maritime industries.

• 1605

A review of Bill C-33: The purpose of this bill, simply stated, as we understand it, is to reserve trade and commercial marine activities in waters over which Canada exercises jurisdiction for Canadians. We do not believe Bill C-33 adequately achieves this purpose, and our association submits the following comment to support this belief.

In the draft bill, subclause 2.(1), "Canadian ship", the definition of a Canadian ship for the purposes of this bill merely requires that a ship be registered in Canada with relevant duties and taxes having been paid, or be a small Canadian-built craft exempted from registration under the Canada Shipping Act. No requirement is mentioned concerning country of origin or country of refit and repair. Our association views this definition as being inadequate, as it simply perpetuates the status quo, which falls far short of maximizing benefits to Canada in what is a purely Canadian trade requirement.

[Translation]

songe qu'au cours des deux premières années qui ont suivi la signature de l'Accord de libre-échange avec les États-Unis, 28 navires de 100 tonneaux bruts, représentant un total de 41,000 tonneaux bruts, ont été importés des États-Unis au Canada alors qu'aucun navire canadien n'a été exporté aux États-Unis au cours de cette période, on a de la difficulté à comprendre pourquoi notre gouvernement n'a pas encore appliqué de limites.

L'Association canadienne des industries maritimes estime que la politique gouvernementale actuelle en matière de construction navale et de radoux laisse totalement à désirer. Compte tenu de l'importance du commerce maritime Du Canada et du fait que notre pays est doté des lignes côtières les plus étendues au monde, nous estimons que le Canada devrait être doté d'une politique efficace qui pourrait s'inscrire dans le cadre d'une politique maritime générale. Nous réclamons l'adoption d'une telle politique depuis plusieurs années.

Depuis l'abandon progressif du Programme d'aide aux constructeurs de navires et la suppression des crédits à l'accroissement de la productivité, en 1985, les chantiers navals canadiens se trouvent dans une situation pour ainsi dire unique dans le monde, car dans tous les autres pays, les chantiers navals reçoivent des subventions et une aide quelconque de l'État représentant parfois plus de la moitié des coûts de construction.

Cette situation persiste, même si le premier ministre Mulroney avait déclaré publiquement, avant et après les élections du mois de septembre 1984, qu'un gouvernement progressiste-conservateur mettrait la relance des chantiers navals canadiens tout au haut de sa liste de priorités. Une autre association attend toujours que le gouvernement élabore des politiques pertinentes au sujet de la construction navale, de la réparation de navires et des industries maritimes connexes. Nous pensons qu'en apportant certains amendements pertinents au projet de loi C-33, il serait possible de mettre en oeuvre un embryon de politiques maritimes protégeant les intérêts des chantiers navals et des autres industries maritimes du Canada.

L'objectif du projet de loi C-33 consiste, somme toute, à réserver aux Canadiens le droit de s'adonner à des activités commerciales maritimes dans les eaux qui font partie du territoire maritime du Canada. À notre avis, ce projet de loi ne permettra pas d'atteindre vraiment cet objectif, pour les raisons qui suivent.

D'après la définition qui se trouve au paragraphe 2.(1) du projet de loi, pour être considéré comme un navire canadien, il suffit qu'un navire soit immatriculé au Canada et que tous les droits et taxes prévus aient été acquittés, ou qu'il ait été construit au Canada et exempté de l'immatriculation en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Dans cette définition, il n'est pas du tout question du pays d'origine ni du pays où le carénage et les réparations sont effectués. Notre association juge cette définition insuffisante, car elle maintient le statu quo, et ce n'est certainement pas ainsi que l'on arrivera à tirer le meilleur parti possible des retombées provenant d'un secteur commercial purement canadien.

[Texte]

I would now like to situate our shipyard production within the current global situation in shipbuilding. World-wide patterns in shipyards have undergone major changes in recent years. Until the late 1970s the world leaders were in Europe, but Canada could compete at that time quite well, and over 96% of our shipyard contracts were to commercial accounts, with a significant percentage of these being orders from abroad.

More recently, the leadership in world shipbuilding has shifted to the Far East. At the end of 1991, according to *Lloyds' Register of Shipping*, Japan led the world with 45.25% of the world total order book; South Korea came second with 21.73%; Taiwan and China had 3.19% and 1.92% respectively. Thus, these four nations accounted for 72% of the world's shipbuilding order book at the end of last year.

These are remarkable achievements in a decade and are the results of massive assistance from the governments concerned; modern, highly productive shipyards; and low labour costs. Incidentally, by comparison, Canada's share at the end of 1991 was 3/100 of 1%.

In the mid-1980s, most shipbuilding nations realized that in the face of such competition, major changes of attitude were required. If the industry was considered essential, its survival depended on subsidies, concessionary financing proposals to prospective buyers, government assistance to modernize, discontinuance of some product lines and specialization in others, operating subsidies to owners, restricted or reserved trade practices, or some combination of these. Most maritime nations over the world made these changes. Canada did not.

In Bill C-33, a requirement for Canadian-flag ships licensed to engage in the coasting trade in waters over which Canada exercises jurisdiction, to be built and maintained in Canada, is in our view the logical first step to ensure the existence of a shipbuilding industry and infrastructure in Canada into the future.

Our second area of discussion, Mr. Chairman, centres around the different interests of the various groups involved in marine transportation, and this is a very basic analysis.

First, there's the shipper, the Canadian company or individual with a requirement to transport goods from point A to point B. This is a very large group, which includes manufacturers, the mining industry, forest product industry, fisheries, farmers, and the petroleum industry, among many others. This group seeks to minimize transportation costs, to keep the price of delivered products as low as possible, and their voice is strong.

[Traduction]

Je vais maintenant situer la production de nos chantiers navals dans le contexte de la production mondiale actuelle dans ce secteur. Les tendances mondiales ont considérablement changé depuis quelques années. Jusqu'à la fin des années 1970, le marché était dominé par certains pays européens, mais le Canada était assez concurrentiel et plus de 96 p. 100 des contrats obtenus par nos chantiers navals étaient de nature commerciale; les commandes en provenance de l'étranger en représentaient une forte proportion.

Depuis quelques années, c'est l'Extrême-Orient qui a pris la tête du secteur de la construction navale. D'après le «*Lloyds' Register of Shipping*», à la fin de 1991, le Japon venait en tête avec 45,25 p. 100 des commandes mondiales, suivi par la Corée du Sud, avec 21,73 p. 100, puis par Taiwan et la Chine, avec 3,19 p. 100 et 1,92 p. 100 respectivement. Par conséquent, ces quatre pays détenaient 72 p. 100 des commandes mondiales à la fin de l'année dernière.

Ce changement radical, qui s'est produit en l'espace d'une décennie, est un véritable exploit, rendu possible grâce à l'aide massive des gouvernements des pays concernés, à des chantiers navals modernes, très productifs, et au faible coût de la main-d'oeuvre. Soit dit en passant, à la fin de l'année 1991, le Canada avait 0,03 p. 100 des commandes mondiales.

Au milieu des années 1980, la plupart des pays dotés d'une industrie navale ont pris conscience du fait que cette concurrence les obligeait à changer complètement d'attitude. Si l'on jugeait cette industrie essentielle, pour lui permettre de survivre, il fallait lui octroyer des subventions, accorder des conditions de financement très généreuses aux acheteurs potentiels, offrir l'aide de l'État pour moderniser les chantiers, abandonner certains produits et se spécialiser dans d'autres, donner des subventions d'exploitation aux propriétaires et adopter des pratiques commerciales restrictives ou exclusives, voire un mélange des deux. Plusieurs pays maritimes du monde ont fait ces changements. Pas le Canada.

La première mesure logique à prendre dans le cadre du projet de loi C-33 pour assurer la survie de la construction navale et de l'infrastructure correspondante au Canada consiste à exiger que les navires battant pavillon canadien et titulaires d'une licence leur permettant de faire du cabotage dans les eaux territoriales canadiennes, soient construits et entretenus au Canada.

Monsieur le président, notre deuxième point de discussion est axé sur les intérêts des divers groupes concernés dans le contexte du transport maritime; je vous signale qu'il s'agit d'une analyse très rudimentaire.

Premièrement, il y a les expéditeurs, les sociétés canadiennes ou des particuliers qui doivent faire acheminer des marchandises d'un endroit à un autre. Ils forment un groupe très impressionnant qui comprend les fabricants, le secteur minier, le secteur des produits forestiers, celui de la pêche, les agriculteurs, le secteur pétrolier et bien d'autres encore. Ce groupe essaye de réduire au minimum les frais de transport pour pouvoir maintenir le prix du produit livré à un niveau aussi bas que possible, et ce groupe est puissant.

[Text]

It is natural that they oppose regulation of any sort and that they view their interests being best served by having access to the most economical shipping services available anywhere in the world to transport their goods. We find this quite understandable.

Secondly, we have the Canadian ship owners. They're looking for maximum market protection to ensure cargo transportation is reserved for Canadian-owned ships. In this group, we might include the owners of cruise liners and other passenger vessels. They'd prefer the freedom to register their ships anywhere, elsewhere than Canada or in Canada, to reduce crewing and other operating costs, to build their ships wherever the construction costs are lowest, and refit them in the most economical repair yards, in order to maximize profitability while keeping freight rates low. This is all very understandable.

Third, we have the marine unions. Clearly, their interests are best served by restricting as much shipping as possible to Canadian-flag ships to maximize employment opportunities for Canadian ships' officers and crews. This is also very understandable and incidentally, in our view, very necessary.

• 1610

Finally, we have the poor old shipyards. The interests of the shipbuilding and repairing industries are best served by maximizing commercial contracts from shipowners.

It's unfortunate that of these four groups, only the shipyard group receives no support, no assistance or no protection in the form of legislation or regulations. As a result, our shipyard industries cannot compete successfully for commercial contracts, whether they be domestic or against other shipbuilding nations.

Here are our basic recommendations. To recognize the continuing need for a viable shipbuilding industry in Canada, the Canadian Maritime Industries Association requests that Bill C-33 be revised to accommodate the two following recommendations:

1. That all Canadian ships licensed to engage in the coasting trade be built in Canada. We realize that implementation of this revision will require the inclusion of appropriate grandfather clauses.

2. That all Canadian ships licensed to engage in the coasting trade be required to have refits and repairs, other than emergency repairs, performed in Canadian shipyards.

To conclude, the Canadian Maritime Industries Association believes that the Government of Canada is indeed sincere when it states that a viable shipbuilding and repairing infrastructure is vital to our country. To ensure this, we conclude that the above recommendations constitute a logical first step, which if supported by a balanced assistance program, could sustain all aspects of commercial marine activities in Canada into the future without unduly penalizing

[Translation]

Il est donc naturel qu'il s'oppose à toute forme de réglementation et qu'il considère qu'il a intérêt à avoir accès aux services de transport maritime les plus économiques du monde, ce qui est parfaitement compréhensible.

Deuxièmement, il y a les armateurs canadiens qui voudraient être protégés au maximum, en réservant l'exclusivité du transport des marchandises aux navires strictement canadiens. On peut considérer que les propriétaires de paquebots de croisière et autres navires à passagers font partie de ce groupe. Ces derniers, par contre, préféreraient pouvoir faire immatriculer leurs navires n'importe où, ailleurs qu'au Canada, afin de réduire les coûts d'équipage et autres frais d'exploitation, de pouvoir faire construire leurs navires où cela coûte le moins et de les faire réparer au moindre coût possible dans les bassins de radoub, afin d'atteindre le niveau de rentabilité le plus élevé possible, tout en pratiquant des tarifs peu élevés, ce qui est aussi très compréhensible.

Troisièmement, il y a les syndicats maritimes qui ont évidemment intérêt à ce que le transport maritime soit réservé le plus possible aux navires battant pavillon canadien pour qu'il y ait le plus d'emplois possibles pour les officiers et les membres d'équipage canadiens. Tout cela est bien compréhensible et, soit dit en passant, absolument nécessaire, à notre avis.

Enfin, il y a les pauvres vieux chantiers navals. La solution idéale, pour les chantiers navals et les entreprises de radoub, consiste à décrocher le plus grand nombre possible de contrats commerciaux avec des armateurs.

Ce qui est regrettable, c'est que de ces quatre groupes, celui des chantiers navals soit le seul à ne recevoir aucune aide ni aucune protection législative ou réglementaire. Par conséquent, nos chantiers navals connaissent beaucoup de difficultés pour conclure des contrats commerciaux avec des entreprises canadiennes ou étrangères.

Voici les principales recommandations que nous faisons. Afin de reconnaître la nécessité de maintenir au Canada une industrie de la construction navale qui soit viable, l'Association canadienne des industries maritimes demande que le projet de loi C-33 soit révisé en fonction des deux recommandations qui suivent:

1. Que tous les navires canadiens détenteurs d'une licence de cabotage soient construits au Canada. Nous nous rendons bien compte que cette modification nécessitera l'insertion de clauses des droits acquis là où c'est nécessaire.

2. Que tous les navires canadiens détenteurs d'une licence de cabotage soient obligés de faire faire le carénage et les réparations, sauf en cas d'urgence, dans des chantiers canadiens.

Et enfin, l'Association canadienne des industries maritimes croit que le gouvernement du Canada est vraiment sincère quand il déclare qu'il est absolument essentiel pour notre pays d'avoir des chantiers de construction navale et de réparation rentables. Pour y arriver, la première solution logique consiste à suivre les recommandations qui ont été faites ci-dessus; en effet, si l'on y ajoute un programme d'aide équilibré, on arrivera à faire subsister tous les aspects

[Texte]

any particular sector. To maintain the status quo, however, will signal the death knell to shipbuilding in Canada.

Mr. Chairman, I'd again like to thank you, and the members of your committee, for the opportunity to present this position of our association with respect to Bill C-33. I'd be pleased to try to respond to any of your questions or those of members of your committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Clarke. We appreciate that. Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Welcome to the committee, sir, and thank you very much for your very clear examination and your thoughts on this bill.

I'll start with your last point first. It's number two on page 7:

That all Canadian ships licensed to engage in the Coasting Trade be required to have refits and repairs, other than emergency repairs, performed in Canadian shipyards.

Mr. Clarke, can you provide us with an indication of how much work of this nature—repair and refit—is actually done outside of Canada? What is the potential of work that could be done within Canadian borders?

Mr. Clarke: I don't have the figures for work carried out in foreign countries simply because that sort of data is gathered by operational associations. I suppose I could acquire it if I went to the Canadian Shipowners Association and asked for it.

I am aware of several ships that are Canadian-flagged. They serve in the context of what they refer to as salty lakers. They work in the Great Lakes during the summer months and they work in salt water during the season when the Great Lakes and seaway are closed. I am aware that several of them go to Rotterdam, Amsterdam, Scotland and Sweden for periodic refits as opposed to contracting with Canadian shipyards.

I can't give you a quantitative idea. I don't have the figures for exactly how much this is. I can tell you that a very small number of the medium-to large-size Canadian-owned vessels—whether they are Canadian-flagged or foreign-flagged—are in fact refitted in Canadian shipyards. The number is quite small compared to the total number of ships, bearing in mind that each ship must have a refit at least every two years. I can't give you the actual figures, though.

Mr. Keyes: Let's look on the surface using a very superficial argument. Let's say Mr. Clarke owns a ship and he runs it to do business in the Great Lakes or inland waters of Canada. Because these waters freeze over, it makes sense for business reasons to have that ship go and do some saltwater work in another country. While it's in Rotterdam it will have its refit or repair done there because Mr. Clarke the shipowner knows that it's going to be less expensive for him to have the work done in another country than in Canada. Would that be a reason, of course, why the work is being done in another country?

Mr. Clarke: Exactly.

[Traduction]

des activités commerciales maritimes au Canada, sans pénaliser indûment un secteur en particulier. Par contre, si l'on maintient le status quo, les jours du secteur de la construction navale sont comptés.

Monsieur le président, je tiens à vous remercier de nouveau, vous et les membres de votre comité, de nous avoir donné l'occasion d'exposer le point de vue de notre association sur le projet de loi C-33. J'essaierai volontiers de répondre à vos questions et à celles des membres du comité.

Le président: Merci, monsieur Clarke. Nous vous en sommes reconnaissants. Monsieur Keyes.

M. Keyes: Soyez le bienvenu, monsieur, et merci infiniment pour la clarté de votre exposé et pour vos opinions sur ce projet de loi.

Je commencerai par la fin. Il s'agit du point numéro 2, qui se trouve à la page 7:

Que tous les navires canadiens détenteurs d'une licence de cabotage soient obligés de faire faire le carénage et les réparations, sauf en cas d'urgence, dans des chantiers canadiens.

Monsieur Clarke, pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage des travaux de cette nature—réparations et carénage—qui sont effectués à l'étranger? Autrement dit, quels sont les travaux qui pourraient être faits dans notre pays?

M. Clarke: Je ne possède pas de chiffres sur les travaux qui sont effectués à l'étranger, pour la bonne raison que ce sont les associations d'exploitants qui recueillent ce genre de données. Je suppose que je pourrais les obtenir si je voulais, en m'adressant à l'Association des armateurs canadiens.

Je sais qu'il y a plusieurs navires battant pavillon canadien qui sont ce que l'on appelle des cargos de mer. Ils passent l'été dans les Grands Lacs et vont en mer pendant la saison où les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent sont fermés. Je sais qu'il y en a plusieurs qui font faire leurs révisions périodiques à Rotterdam, à Amsterdam, en Écosse ou en Suède au lieu de s'adresser à des chantiers navals canadiens.

Je ne peux pas vous dire exactement combien, parce que je n'ai pas les chiffres nécessaires. Je peux toutefois vous assurer que très peu de navires canadiens de capacité moyenne ou grande—battant pavillon canadien ou pavillon étranger—font faire le carénage au Canada. Il y en a vraiment très peu par rapport au nombre total, compte tenu du fait que les navires doivent être révisés au moins une fois tous les deux ans. Je ne peux toutefois pas vous fournir les chiffres exacts.

M. Keyes: Examinons un peu la situation d'une manière très superficielle. A supposer que M. Clarke possède un navire et qu'il s'en serve à des fins commerciales dans les Grands Lacs ou dans les eaux intérieures canadiennes. Étant donné que ces eaux gèlent, il est sage, sur le plan commercial, de décider de l'utiliser en mer, en territoire étranger. Quand le navire est à Rotterdam, le carénage ou les réparations sont faits là-bas, pour la bonne raison que l'armateur, M. Clarke, sait que cela lui coûtera moins cher de faire faire le travail à l'étranger. N'est-ce pas une raison évidente pour que le travail soit fait dans un autre pays?

M. Clarke: Exactement.

[Text]

Mr. Keyes: Is that the chief reason?

• 1615

Mr. Clarke: Less expensive notwithstanding the fact that when the ship returns to Canada, it may be subjected to a tariff equal to 25% of the value of the refit. It would still be cheaper in some shipyards to refit them abroad.

Mr. Keyes: Are there any suggestions coming from you, then, specifically that what Canada ought to do is to make the appropriate taxes on a ship that has had a refit abroad and come back to Canada?

Mr. Clarke: We have sent three separate sets of comprehensive proposals to ministers of the Crown over the last three to four years that have included, in each case, quite a range of suggestions as to action that might be taken to create the sort of environment I'm talking about in this brief, to persuade Canadian shipowners to build new ships in Canada and to refit their present ships in Canada. It's not within the ambit of the coasting trade bill, perhaps, but it is in the broader basic parameters of maritime policy or shipbuilding policy. We have made these representations.

Mr. Keyes: Why then, Mr. Clarke, do you suppose nothing is being done about it? Why do you suppose there is no recognition of these refits and repairs being done abroad and that it still is inexpensive to come back even to pay the duties and tariffs? Why do you suppose this goes on?

Mr. Clarke: Any answer I would give to that question would be supposition on my part. I don't know the answer. If you want to go through the direct and indirect assistance to shipyards that the shipbuilding countries in the world grant their shipyards from their governments, there's quite a long list of them in addition to direct subsidies to shipyards.

We're not particularly in favour of subsidizing our shipyards. We don't think that's necessarily the way to go. We don't need money in our shipyards. What we need are contracts, and what's really needed is an environment to persuade shipowners to contract in our shipyards, whatever that environment is.

We have made proposals to government as to what we think that environment might be, with respect to lowering the cost of credit, with respect to subsidizing interest of up-front loans, with respect to accelerated depreciation, with respect to tax incentives, with respect to new government building orders, both merchant and military—that is to say, government fleets: Coast Guard, Fisheries, Public Works, navy, naval auxiliary and so on, but we could also include in that the provincial fleets, the B.C. Ferry Corporation, Marine Atlantic. The list grows all the time.

[Translation]

M. Keyes: Est-ce la raison principale?

M. Clarke: C'est moins coûteux, même si un droit tarifaire équivalant au quart de la valeur de la révision peut être réclamé quand le navire revient au Canada. Malgré cela, ce serait encore moins cher de faire faire ces travaux dans certains chantiers étrangers.

M. Keyes: Pouvez-vous alors nous donner une idée précise des taxes que le Canada devrait imposer sur les navires qui sont allés faire leur carénage à l'étranger?

M. Clarke: En l'espace de trois ou quatre ans, nous avons envoyé trois différentes séries de propositions très détaillées à des ministres de la Couronne, en recommandant chaque fois tout un train de mesures qui pourraient être prises afin de créer le climat propice auquel je fais allusion dans ce mémoire, dans le but de persuader les armateurs canadiens de faire construire et réparer leurs navires au Canada. Ces mesures ne peuvent peut-être pas être prises dans le cadre d'un projet de loi concernant le cabotage, mais elles font partie des paramètres de base d'une politique maritime ou navale. Par conséquent, nous avons effectivement fait des recommandations précises.

M. Keyes: Monsieur Clarke, qu'est-ce qui vous permet de croire que l'on n'en tient pas compte? Qu'est-ce qui vous fait supposer que l'on ne tient pas compte des travaux de carénage et des réparations qui sont faits à l'étranger et qu'est-ce qui vous permet de croire qu'il est toujours moins coûteux d'aller faire ces travaux à l'étranger, même en payant les droits de douane? Pourquoi faites-vous de telles suppositions?

M. Clarke: Toute réponse que je pourrais vous donner serait fondée sur une supposition. Je ne connais pas la réponse. Si vous voulez parler de toutes les formes d'aide directe et indirecte qu'accordent les gouvernements des pays constructeurs de navires à leurs chantiers navals, la liste est pas mal longue; il faut aussi y ajouter les subventions qui sont accordées directement à ces chantiers.

Nous ne sommes pas particulièrement favorables à l'octroi de subventions à nos chantiers navals. Ce n'est pas nécessairement la bonne façon de résoudre le problème. Ce n'est pas d'argent qu'ont besoin nos chantiers. Ce qu'il leur faut, c'est des contrats; en réalité, ils ont besoin d'un contexte qui leur permette de convaincre les armateurs à effectuer les travaux chez nous.

Nous avons suggéré au gouvernement le genre de climat qu'il faudrait créer notamment en abaissant le coût des emprunts, en subventionnant l'intérêt sur les prêts initiaux, en permettant la déduction pour amortissement accéléré, en accordant d'autres avantages fiscaux, en passant de nouvelles commandes pour la construction de navires marchands et de navires de guerre pour les différents services gouvernementaux: Garde côtière canadienne, Pêches, Travaux publics, marine de guerre, services navals auxiliaires, et ainsi de suite; on pourrait également y ajouter les flottes provinciales, celles de la B.C. Ferry Corporation, et de Marine Atlantic. La liste ne cesse de s'allonger.

[Texte]

I suppose there is the option of government take-over of shipyards or nationalization—we wouldn't suggest that for one second—government write-off of losses and assistance in restructuring our shipbuilding companies, whether it be federal government or provincial government or a combination of the two working directly with industry—and we've proposed that on more than one occasion—the adoption of a scrap-and-build plan, government-led but private sector-financed, whereby a company that owns 10 ships of which, let's say, three are very, very old—35, 40 years old, cost an arm and a leg to maintain and an arm and a leg to operate because of their age—cannot afford to replace them. Perhaps a program could be put in place whereby if the company will agree to scrap those three old clunkers and replace them with two modern, state-of-the-art vessels, then a loan and a loan guarantee system could be worked out to persuade the company to do that with long-term loans.

For example, one option we have discussed with industry and with commerce is that a private fleet operator taking out a loan from a Canadian financial institution—a bank or whatever—be a government concern. If it's a private fleet operator, I would suspect this would be the role of the provincial government concern, to guarantee a 100% loan guarantee to the bank. The bank makes the money available to the shipyard that the owner is contracting with for a new ship as every milestone or target is reached, and only when the ship is finally delivered does the loan come due to the bank, and then the shipowner must repay it under a negotiated process. And the process that's used in foreign countries is that the loan is repayable over a period of, say, 9 or 10 years, with the first payment coming due one year after the ship is delivered.

What that means to the shipowner is that the earnings of that vessel in its first year can make the first payment on the loan that was taken out to build it, and so it goes, year after year. That is how many foreign fleets are being replaced in these days of short funding availability. But no such suggestion has ever been encouraged, to my knowledge, within the Government of Canada, although the proposals have been made time and again. It's a pretty long answer to a short question.

• 1620

Mr. Keyes: No, no, that's a good answer. Excuse my ignorance on this part. What is the life expectancy of a vessel?

Mr. Clarke: Well, it depends on the type of vessel. Naval vessels are usually designed to last 30 years. I know there are a few in the Canadian navy at the moment that are more than 30 years old. Vessels that are designed to serve all five Great Lakes—that is, they can transit the seaway from Lake Ontario right through to the Lakehead and back—are usually designed for a 30-or 35-year lifespan, because they spend most of their lives in fresh water. Therefore, the corrosion

[Traduction]

Je suppose qu'il y a toujours la possibilité d'une prise de contrôle des chantiers navals ou de leur nationalisation par le gouvernement—solution que nous ne recommandons pas du tout—, de radiation des dettes par le gouvernement et d'aide gouvernementale pour réorganiser les compagnies de construction navale, que cette aide vienne du gouvernement fédéral ou d'un gouvernement provincial ou encore des deux—ce que nous avons proposé à plus d'une occasion. Il est également possible d'adopter un plan de mise au rebut et de construction, sous l'égide du gouvernement, mais financé par le secteur privé. A supposer qu'une compagnie possède une dizaine de navires dont trois sont très très vieux. Ces navires qui ont 35 ou 40 ans coûtent une fortune à entretenir et les yeux de la tête à exploiter, à cause de leur âge. Disons que la compagnie n'a pas les moyens de les remplacer. Dans ce cas, on pourrait instaurer un programme qui permettrait à la compagnie de mettre ces trois vieilles ferrailles au rebut et de les remplacer par deux navires ultramodernes. On pourrait alors s'arranger pour qu'elle obtienne un prêt, ou lui proposer une garantie de prêt, pour la convaincre de contracter des emprunts à long terme pour ces deux navires.

Il y a une possibilité dont nous avons déjà discuté avec des représentants de ce secteur, c'est celle qu'un armateur indépendant fasse un emprunt à une institution financière canadienne—une banque ou n'importe quelle autre institution—qui serait garanti par le gouvernement. S'il s'agit d'un armateur indépendant, ce serait le rôle du gouvernement provincial d'offrir à la banque une garantie pour la totalité du prêt. La banque prête alors l'argent, étape par étape, au chantier naval auquel l'armateur passe la commande, et le prêt doit être remboursé à la banque une fois que le navire est livré selon un échéancier négocié. Dans certains pays étrangers, on contracte un prêt remboursable sur une période de neuf ou dix ans, par exemple, et le premier versement doit être fait un an après la livraison du navire.

Les gains réalisés par l'armateur sur ce navire au cours de la première année peuvent suffire à couvrir le premier versement sur le prêt ayant servi à la construction et il en sera de même pour les années suivantes. Voilà comment les flottes étrangères sont renouvelées à notre époque où les possibilités de financement sont restreintes. Le gouvernement du Canada, par contre, n'a pas eu la moindre réaction encourageante, même si on ne cesse de lui faire des propositions. C'est une réponse assez longue pour une question courte.

M. Keyes: Non non, c'est une bonne réponse. Pardonnez-moi mon ignorance, mais je voudrais savoir quelle est la durée utile d'un navire.

M. Clarke: Eh bien, cela dépend du type de navire. Les navires de guerre sont ordinairement conçus pour durer 30 ans. Je sais que la marine canadienne a, dans le moment, des navires qui sont plus vieux que cela. Les navires construits pour servir sur les cinq Grands Lacs, c'est-à-dire ceux qui peuvent faire la navette entre la voie maritime du St-Laurent, à partir du lac Ontario jusqu'à la tête des Grands Lacs, sont généralement conçus pour durer de 30 à 35 ans,

[Text]

implications are not nearly as severe. International, foreign-going merchant vessels are usually designed either to last 20 years, if they're tankers or chemical carriers, or 25 years if they're bulk carriers. I am not exactly sure about container ships, but it is in that ballpark. There are many ships operating that are twice their expected design life, in terms of age, at the moment.

Mr. Angus: Mr. Clarke, welcome to the committee and thank you for your brief. I couldn't agree more strongly with a lot of your statements.

You have eight shipyards left as members. Those are out of how many that we started with, say, in the last 10 or 15 years?

Mr. Clarke: Our peak was 21.

Mr. Angus: Although you did suggest that nationalization was not an option you preferred, how many of those eight are either publicly owned or heavily subsidized?

Mr. Clarke: Only one was publicly owned, and that is Newfoundland Dockyard. Marystown used to be publicly owned, but as you know, it is now foreign owned by Kvarnair Corporation of Oslo, Norway. Georgetown used to be owned by the province of P.E.I. It has now been bought over, or is in the process of being bought over, by Saint John shipyard. The other shipyards in Canada are entrepreneurial, private-sector owned. Some are vertically integrated with larger corporations.

Mr. Angus: You point out that 90% is all government contract. It may not be subsidy per se, but they rely almost entirely on government contracts for their existence today.

Mr. Clarke: That is quite true, but of the government contracts, certainly in terms of dollar value, the vast majority are naval. We're talking about the patrol frigate project and the Tribal updates, and that is it.

Mr. Angus: That's right.

Mr. Clarke: And that involves two shipyards; our two most modern shipyards, incidentally.

Mr. Angus: On page 4, you make reference to the impact of the free trade agreement and the one-sidedness, of how Canada has not followed through. You point out that 28 vessels were imported into Canada. Were those new or used vessels?

Mr. Clarke: Both. There were some new vessels. I think 3 or 4 of the 28 were brand-new and delivered to the order of Canadian owners. The remainder were second-hand ships, purchased from American owners by Canadian owners and imported.

Mr. Angus: In all cases, did they meet Canadian standards? Did they have to get retrofitted or are they operating under American standards because of some other aspects of the agreement?

[Translation]

parce qu'ils passent la plupart du temps en eau douce. Par conséquent, les problèmes de corrosion sont beaucoup moins graves. Les navires internationaux, c'est-à-dire les navires marchands au long cours, sont habituellement conçus pour durer 20 ans, s'il s'agit de pétroliers ou de navires transporteurs de produits chimiques, ou 25 ans, s'il s'agit de vracquiers. Je ne sais pas au juste ce qui en est pour les navires transporteurs de conteneurs, mais ce doit être à peu près la même chose. Il y a actuellement beaucoup de navires en circulation qui sont deux fois plus vieux que cela.

M. Angus: Soyez le bienvenu, monsieur Clarke, et merci pour votre mémoire. Je suis parfaitement d'accord avec vous sur bien des points.

Parmi vos membres, il ne reste plus que huit chantiers navals. Combien y en avait-il il y a 10 ou 15 ans?

M. Clarke: Le maximum a été de 21.

M. Angus: Bien que vous ayez laissé entendre que la nationalisation n'est pas la solution idéale, combien y en a-t-il, parmi ces huit chantiers, qui sont propriété de l'État ou qui sont largement subventionnés?

M. Clarke: Il n'y en a qu'un seul qui appartienne à l'État, c'est le chantier naval de Terre-Neuve. Marystown était aussi un chantier d'État, mais comme vous le savez, il appartient maintenant à la Société Kvarnair d'Oslo, en Norvège. Le chantier de Georgetown appartenait à la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Il a été racheté, ou la transaction est en train de se faire, par la compagnie Saint John shipyard. Les autres chantiers navals du Canada sont des chantiers privés. Certains sont intégrés verticalement à des sociétés plus importantes.

M. Angus: Vous signalez que 90 p. 100 des contrats viennent du gouvernement. On ne peut pas dire qu'il s'agit de subventions à proprement parler, mais il reste que les chantiers n'ont pratiquement plus que les contrats du gouvernement pour survivre.

M. Clarke: C'est parfaitement exact et si l'on se base sur la valeur des contrats de l'État, ce sont les navires de guerre qui dominent. Il s'agit des frégates de patrouille et des travaux de modernisation sur les navires de type *Tribal*, et c'est tout.

M. Angus: C'est juste.

M. Clarke: Il y a deux chantiers navals qui ont ces contrats et, soit dit en passant, il s'agit des deux plus modernes.

M. Angus: À la page 4, vous parlez des conséquences de l'Accord de libre-échange et de la décision unilatérale des États-Unis, en disant que le Canada n'a pas appliqué les mesures de rétorsion prévues. Vous dites que 28 navires ont été importés au Canada. S'agit-il de navires neufs ou usagés?

M. Clarke: Les deux. Il y avait quelques navires neufs. Je pense que sur les 28, il y en avait trois ou quatre qui étaient flambant neufs et qui avaient été commandés par des armateurs canadiens. Quant au reste, ce sont des navires d'occasion achetés par des armateurs canadiens à des armateurs américains.

M. Angus: De toute façon, répondaient-ils aux normes canadiennes? A-t-il fallu faire une révision générale ou sont-ils soumis aux normes américaines à cause d'autres aspects de l'Accord?

[Texte]

Mr. Clarke: Those that come into Canadian registry must meet Canadian standards developed by the Canadian Coast Guard, and they do. If they don't, they go immediately into yards until they do. Those that are bought by Canadian shipowners and registered in some foreign registry, for international trade only, have to meet the classification society standards and the standards of any Canadian port that they will enter. I have no reason to believe the ships acquired from the United States did not meet these standards.

Mr. Angus: You mentioned during your response to my colleague that any of the retrofitting or repair work done offshore would be assessed at 25% tariff when brought back to Canada.

Mr. Clarke: Canadian-flag vessels that are returning to Canada. That is correct. That is in the tariff schedule.

• 1625

Mr. Angus: What's the American rule on this? Is it still 50%?

Mr. Clarke: It's 50% if American ships are refitted anywhere other than Canada. Because of the free trade agreement that tariff has gone down 10% per year for the last four years. It's now standing at 30%. Ours is 15% with the U.S. instead of 25% with the rest of the world. Theirs is 30% with us instead of 50% with the rest of the world, as of January 1 this year.

Mr. Angus: Am I correct in saying Americans have twice the advantage or twice the protection than we have between our two countries?

Mr. Clarke: In terms of refit and repair that's correct. The same is true of a purchase or acquisition, but any ships purchased by American owners cannot come into U.S. registry unless they apply for and obtain an individual waiver based on the merits of each case.

Mr. Angus: We know there's been a number of yards along the lakes and along the river that have closed on the Canadian side. I'm also aware that on the American side we've seen an increase in the number of either yards or dry docks. Do you have any sense of what the comparative figures would be in the number of yards we've closed and the number of yards they've opened?

Mr. Clarke: I have a list of the yards that were members of our association when we numbered 21 that have closed between then and now. I have no data on the American yards. I know they acquired two or three new dry dock and marine rail berthing capability in Lake Michigan.

Mr. Angus: I think Indian Harbour just added another dry dock.

[Traduction]

M. Clarke: Ceux qui sont immatriculés au Canada doivent répondre aux normes canadiennes qui ont été établies par la Garde côtière canadienne. S'ils ne répondent pas à ces normes, on les expédie immédiatement dans des chantiers jusqu'à ce qu'ils soient conformes. Les navires qui sont achetés par des armateurs canadiens, qui sont immatriculés dans un pays étranger et qui servent uniquement au transport international, doivent répondre aux normes de la Société de classification et à celle de tous les ports canadiens dans lesquels ils font escale. Je n'ai aucune raison de croire que les navires qui ont été achetés aux États-Unis ne répondaient pas à ces normes.

M. Angus: Vous avez parlé d'un droit tarifaire correspondant à 25 p. 100 de la valeur des travaux effectués sur les navires qui reviennent au Canada après avoir subi des travaux de carénage ou de réparation à l'étranger.

M. Clarke: Il s'agit des navires battant pavillon canadien qui reviennent ici. C'est effectivement le droit prévu sur la liste tarifaire.

M. Angus: Quel est le droit tarifaire imposé aux États-Unis? Est-il toujours de 50 p. 100?

M. Clarke: Il est effectivement de 50 p. 100 pour les navires américains qui sont carénés à l'étranger, sauf au Canada. À cause de l'Accord de libre-échange, le montant du droit sur les réparations faites au Canada diminue de 10 p. 100 par année depuis quatre ans. Il est actuellement de 30 p. 100. Le montant de notre droit est de 15 p. 100 si les travaux sont faits aux États-Unis et de 25 p. 100, s'ils sont effectués dans un autre pays. Le tarif américain est de 30 p. 100 pour les travaux effectués chez nous, au lieu de 50 p. 100 pour ceux qui sont faits dans d'autres pays étrangers et ce, depuis le 1^{er} janvier de cette année.

M. Angus: Peut-on dire, par conséquent, que les Américains sont deux fois plus avantagés ou qu'ils sont deux fois mieux protégés que nous, en ce qui concerne les relations entre nos deux pays?

M. Clarke: Oui, pour ce qui est du carénage et des réparations. C'est également la même chose pour les achats. Par contre, les armateurs américains ne peuvent pas faire immatriculer aux États-Unis un navire acheté à l'étranger, à moins de demander et d'obtenir une dispense spéciale.

M. Angus: Comme nous le savons, il y a plusieurs chantiers navals canadiens situés en bordure des Grands Lacs et le long du fleuve qui ont fermé leurs portes. Par contre, du côté américain, le nombre de chantiers ou de cales sèches a augmenté. Avez-vous une idée du nombre exact de chantiers qui ont été fermés et du nombre de ceux qui ont été ouverts?

M. Clarke: J'ai la liste des chantiers affiliés à notre association qui ont fermé leurs portes depuis l'époque où il y en avait 21. Je ne possède aucun chiffre sur les chantiers américains. Je sais qu'il y a deux ou trois cales sèches et autres installations analogues au lac Michigan.

M. Angus: Je crois que l'on vient d'ajouter une cale sèche au Indian Harbour.

[Text]

Mr. Clarke: One of our lakers underwent emergency repairs in one of their new dry docks last year or the year before. I don't have data on the U.S. side. I could get it if you consider it relevant. We don't keep it. I'll contact my opposite number in Washington.

Mr. Angus: He has 21 former members. That's on the lakes and on the St. Lawrence River.

Mr. Clarke: Yes, that's coast to coast.

Mr. Angus: So it would also include any on the west coast.

Mr. Clarke: That's just shipyards. We also have some 95 or 100 allied industry members over and above this.

Mr. Angus: I appreciate that. In terms of the Great Lakes and the St. Lawrence River, how many members did you have compared to what you have now?

Mr. Clarke: If we're talking about shipyards, I can name four shipyards we used to have that we don't have now. One is Collingwood, which closed down after it delivered the last major commercial vessel ever built in Canada in 1985.

Mr. Angus: It was the *NM Paterson*.

Mr. Clarke: The other three are port ships in Lakehead, Port Weller, and Pictou, all owned by Canadian Shipbuilding and Engineering. They're still in operation, but they're not members of our association.

I could tell you what I think the reasons for their withdrawal are, but again that would be sheer personal speculation on my part. They left us at the end of December last year.

Mr. Angus: On the two suggestions you make that the requirement that any ship licensed must be built in Canada and the repair and retrofits be done in Canadian shipyards, do you have any sense of what the real impact of this would be? As you mentioned, the last commercial vessel came out of the dry dock in 1985 and one of the only reasons that one exists was because Paterson and Sons worked a long-term contract with the Canadian Wheat Board which gave them, in effect, a guaranteed return because of the business they had. So even this was a unique situation.

Even if we adopted these, would we have a return to building ships in Canada for commercial use?

Mr. Clarke: I think we would. The current Canadian-flag fleet numbers 141 vessels of which 6 are Canadian flagged for international foreign trade, the remainder being home trade, Atlantic coast, home trade, Pacific coast, inland waters trade, which includes the lakers as such. The 141 ships is comprised of 4 passenger-carrying vessels, 5 combined passenger and cargo ships, 17 cargo vessels, 80 dry bulkers, 34 tankers, and 1 ore carrier.

Something like 40% to 45% of these 141 vessels are 28 years of age or older. What this means is that their owners should now have replacement plans well advanced, in effect and being implemented, and they certainly don't as far as our

[Translation]

M. Clarke: Un de nos lacquiers a subi des réparations d'urgence dans une des nouvelles cales sèches l'année dernière ou l'année précédente. Je n'ai pas de chiffres sur les installations qui existent aux États-Unis. Je pourrais en obtenir, si vous le jugez utile. Nous n'en avons pas sous la main. Je communiquerai avec mon homologue à Washington.

M. Angus: Il y avait autrefois 21 chantiers navals affiliés à votre association. Ce sont des chantiers situés en bordure des lacs et du Saint-Laurent.

M. Clarke: Oui, d'un bout à l'autre du pays.

M. Angus: Cela comprend donc les chantiers qui se trouvent éventuellement sur la côte ouest.

M. Clarke: Aux chantiers navals, il faut ajouter entre 95 ou 100 compagnies représentant les secteurs affiliés.

M. Angus: Je m'en rends bien compte. Combien de chantiers situés en bordure des Grands Lacs et du Saint-Laurent aviez-vous de plus que maintenant?

M. Clarke: Je peux vous citer quatre chantiers navals qui étaient membres et qui ne le sont plus. Il y a notamment celui de Collingwood qui a fermé après la livraison du dernier grand navire de commerce construit au Canada, c'est-à-dire en 1985.

M. Angus: Il s'agit du «*NM Paterson*».

M. Clarke: Les trois autres se trouvent à la tête des Grands Lacs, à Port Weller et à Pictou, et ils appartiennent tous à la société Canadian Shipbuilding and Engineering. Ils sont toujours ouverts, mais ils ne sont plus affiliés.

Je pourrais vous dire quelle est, d'après moi, la raison pour laquelle ils ne sont plus membres, mais ce serait encore pure supposition de ma part. Ils ont cessé d'être membres au mois de décembre 1990.

M. Angus: Avez-vous une idée de l'incidence véritable qu'auraient les deux recommandations que vous faites, à savoir d'exiger que les navires détenteurs d'une licence de cabotage soient construits au Canada et que les réparations et le carénage soient faits dans notre pays? Comme vous l'avez signalé, le dernier navire commercial est sorti de chantier en 1985 et s'il y en a un, c'est principalement parce que la société Paterson and Sons a passé un contrat à long terme avec la Commission canadienne du blé qui lui garantissait un certain revenu. Par conséquent, il s'agit encore d'une situation unique.

Si l'on suivait vos recommandations, serait-il rentable de construire des navires de commerce au Canada?

M. Clarke: Je crois que oui. Pour le moment, la flotte canadienne se compose de 141 navires dont six battent pavillon canadien, mais sont destinés au transport international; les autres sont affectés au transport pour le Canada, sur la côte Atlantique, sur la côte Pacifique, dans les eaux intérieures, et les lacquiers sont inclus. Parmi ces 141 navires, il y a 4 paquebots, 5 navires qui transportent à la fois des passagers et des marchandises, 17 cargos, 80 vracquiers, 34 bateaux-citernes et un minéralier.

Entre 40 et 45 p. 100 de ces 141 navires ont 28 ans ou plus. Cela signifie que leurs propriétaires devraient maintenant songer sérieusement à les remplacer, ou qu'ils sont en train de le faire. Une chose est sûre, c'est que nos

[Texte]

shipbuilding industry is concerned. Downstream, that's going to face them with one of two horrible choices. Either they are going to have to reduce their operations because they're running out of ships—whether they sink or rust out, it doesn't matter; they won't be operational for a great number of years longer—or alternatively, they're going to be faced with one of these feast-and-famine sinusoidal curve things where all of a sudden they have to invest huge amounts of money to get their fleet back up to just a standard level of operability.

• 1630

The logical solution to problems like this is a steady state situation. If you have 60 ships and they're good for 30 years each, you decommission 2 a year and build 2 new ones a year. You have a steady state thing and so does the shipbuilding industry. In Canada we seem to avoid thinking in those terms.

Mr. Angus: You said earlier that based on the current realities, the shipowners cannot afford by themselves to have a ship built in Canada.

Mr. Clarke: The shipowners, for the most part, can't afford to have a ship built anywhere at the moment because they're all short of money. The seasons have not been great this year and last year compared to some previous seasons, probably for reasons of both world recession and Canadian and North American recession. But if they did have money to build ships, they most certainly couldn't build them in Canada because of the differential in cost, depending on the type of ship.

There are some classes of ships for which Canada has niche recognition, where we're known to be builders of world-class vessels. I'm talking now about very ice-capable offshore supply vessel types, icebreakers, very high-powered, high-torque tug-and-barge combinations like the west coast uses. We're known world-wide to produce ships of this type—self-loaders, self-unloaders, not only for use in the Great Lakes but for international trade in carrying cargoes. There is no reason Canadian shipbuilding couldn't get back into the competitive field if it could compete in any way, shape or form on a level playing field with the rest of the world. That's where we fail. We simply cannot do it.

Mr. Angus: This morning, Mr. Gralewicz told us of the Finnish tanker, the *Kiisla*, I think it's called. It was let in under an exemption four years ago, supposedly for the temporary reason that no other Canadian ship was available, and it's still here. Has your association been putting pressure on the government to eliminate those kinds of exemptions that go well beyond the intent, let alone the spirit, of the legislation?

[Traduction]

chantiers navals n'ont pas reçu la moindre commande. Ces armateurs finiront pas être confrontés au choix entre deux solutions horribles. Ils vont devoir réduire leurs activités parce qu'ils sont à court de navires, que ce soit parce que ceux-ci coulent ou parce qu'ils rouillent complètement; leurs navires ne tiendront plus le coup pendant des années—ou alors leurs affaires suivront une courbe sinusoïdale où les périodes de vaches grasses et de vaches maigres se succéderont parce qu'ils devront investir tout d'un coup des sommes énormes pour que leur flotte puisse tout juste rester rentable.

La solution logique à des problèmes de ce genre, c'est de faire un roulement. Ainsi, par exemple, si vous possédez 60 navires et que ceux-ci doivent normalement durer 30 ans, il faut en désarmer deux par an et en faire construire deux nouveaux chaque année. De la sorte, la situation de l'armateur reste stable et celle des chantiers navals aussi. On dirait qu'on ne pense pas de cette façon au Canada.

M. Angus: Vous avez dit tout à l'heure que, compte tenu de la situation actuelle, les armateurs n'ont pas les moyens de décider d'eux-mêmes de faire construire un navire au Canada.

M. Clarke: La plupart des armateurs n'ont pas les moyens de faire construire un navire où que ce soit pour le moment, parce qu'ils sont tous à court d'argent. Les affaires n'ont pas été très fameuses cette année et l'année dernière, comparativement aux années antérieures, et c'est probablement à cause de la récession mondiale et de celle qui sévit au Canada et dans toute l'Amérique du Nord. Par contre, s'ils avaient l'argent nécessaire pour construire des navires, ils ne pourraient certainement pas le faire au Canada étant donné la différence de prix, selon le type de navire.

Il existe certaines catégories de navires qui sont une spécialité reconnue du Canada, spécialité qui nous vaut une réputation mondiale. Je songe notamment à tous les types de navires de ravitaillement au large, capables de briser la glace, des brise-glace, des remorqueurs, péniches combinées puissants et à réglage faible de couple, comme ceux que l'on utilise sur la côte Ouest. Nous avons une réputation mondiale en ce qui concerne la construction de navires de ce genre, à chargement et à déchargement automatiques, non seulement pour les Grands Lacs, mais aussi pour le transport international. Il n'y a aucune raison pour que le secteur de la construction navale canadien ne puisse redevenir concurrentiel pour autant que la concurrence se livre à armes égales. C'est parce que nous sommes désavantagés que nous n'y arrivons pas. C'est tout bonnement impossible.

M. Angus: M. Gralewicz nous a parlé ce matin d'un navire-citerne finlandais qui s'appelle le *Kiisla*, je pense. On lui a accordé une dispense il y a quatre ans, parce qu'il n'y avait pas d'autres navires canadiens disponibles à ce moment-là; il devait être ici à titre temporaire, mais il y est encore. Votre association a-t-elle exercé des pressions sur le gouvernement pour qu'il cesse d'accorder ce genre d'exemption qui vont beaucoup plus loin que prévu et qui ne respectent pas l'esprit de la réglementation.

[Text]

Mr. Clarke: The answer to your question is yes. At the hearings both of this equivalent committee and the Senate committee for the erstwhile Bill C-52, we made that point loud and clear with respect to the process of applying for and being granted exemptions or waivers.

Basically, our position was that if a waiver is being applied for a foreign vessel by a company in Canada, for a specific operation for a fixed period of time—six months, three months, whatever—then the waiting period to apply for and have that waiver granted need not be arbitrarily long in today's age of communications. On the other hand, if someone in Canada is applying to bring in a foreign-flag vessel for one full year, then we say there should be plenty of time allowed for that application to be made and properly evaluated, presumably, by the National Transportation Agency. Companies have multi-year plans and they should be able to know what their needs will be sufficiently in advance to make a one-year plan reach fruition.

These were points we made at our presentations on the former bill, but I have not included them in this brief because I see they have been covered by some other associations to our satisfaction anyway. But that is really on the operational side more than on the technical side, and our association considers itself more technically oriented.

Mr. Angus: However, in the example I used, had the Canadian industry known that there was work for four years for this type of tanker, they might have built one.

• 1635

Mr. Clarke: I couldn't agree with you more. I wasn't aware of the four years, Mr. Angus.

Mr. Atkinson: Mr. Clarke, thank you for your presentation. The Canada-U.S. Free Trade Agreement—you say the duties are being reduced. When will they reach zero on both sides?

Mr. Clarke: On January 1, 1999. It's 10 years after January 1, 1989. It might be 1998. I'd have to start counting on my fingers.

Mr. Atkinson: At that point there'll be no—

Mr. Clarke: There'll be no tariff in either direction.

Mr. Atkinson: What is your feeling on that? Do your members want to be able to bid on ships to be used in the United States, to be built for those purposes and to be exported to the United States with no duty?

Mr. Clarke: They most certainly do. I mentioned the Jones Act in my presentation. The Jones Act refers to what the Americans refer to as coast-wide trade, which is their equivalent of coasting trade. There are some differences with our definition.

In itself it's not a huge deal but parts of the Jones Act also apply to American-flag vessels that are engaged for parts of a year on international trade, also licensed to perform in the coasting trade and that makes for a somewhat larger

[Translation]

M. Clarke: La réponse à votre question est affirmative. Au cours des audiences de l'équivalent de ce comité et du comité sénatorial sur l'ex-projet de loi C-52, nous avons signalé clairement cette anomalie à propos du système d'octroi des exemptions ou des dispenses.

En gros, nous pensons que lorsqu'une entreprise canadienne demande une exemption pour un navire étranger, pour une période de temps limitée—six mois, trois mois, etc.—compte tenu du fait que nous sommes à l'ère des communications, la période d'attente ne doit pas être trop longue. Par contre, lorsqu'une entreprise canadienne demande la permission d'amener ici un navire battant pavillon étranger pour toute une année, nous trouvons qu'il faut prévoir un délai largement suffisant pour examiner convenablement la demande, probablement par la National Transportation Agency. Les compagnies font des plans à très longue échéance et elles devraient être capables de connaître leurs besoins suffisamment à l'avance pour pouvoir mener à terme un projet donné.

Ce sont là des remarques que nous avons faites à l'occasion de l'étude du projet de loi précédent, mais je ne les ai pas reprises dans notre mémoire sur l'actuel projet de loi, parce que j'ai constaté que d'autres associations en ont suffisamment parlé. Ces questions concernent toutefois davantage les secteurs opérationnels que les secteurs techniques et notre association s'intéresse principalement à l'aspect technique du problème.

M. Angus: Dans l'exemple que j'ai cité, si l'industrie canadienne avait su qu'il y aurait du travail pour quatre ans pour ce genre de navire-citerne, elle aurait pu en construire un.

M. Clarke: Je suis absolument d'accord avec vous. Je ne savais pas que cela durait depuis quatre ans, monsieur Angus.

M. Atkinson: Monsieur Clarke, merci pour votre exposé. Vous avez dit que les droits diminuaient grâce à l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Quand seront-ils complètement supprimés dans les deux pays?

M. Clarke: Le 1^{er} janvier 1999, soit 10 ans après le 1^{er} janvier 1989. C'est peut-être en 1998 aussi. Je ne vais pas me mettre à compter sur mes doigts.

M. Atkinson: À ce moment-là, il n'y aura plus de droits.

M. Clarke: Il n'existera plus de droits ni d'un côté ni de l'autre.

M. Atkinson: Qu'en pensez-vous? Vos membres veulent-ils pouvoir faire des soumissions pour des navires américains qui seront exportés en franchise aux États-Unis?

M. Clarke: Certainement. J'ai fait allusion aux Jones Act dans mon exposé. Dans cette loi, on trouve la notion de *coast-wide trade* qui est à peu près l'équivalent de notre «cabotage». La définition est légèrement différente.

Ce n'est pas terrible en soi, mais certaines dispositions du Jones Act s'appliquent également aux navires battant pavillon américain qui font du commerce international pendant certaines saisons de l'année et qui ont également une licence

[Texte]

fleet, but a number of deep-sea vessels and major commercial vessels owned and operated by Americans are foreign-flag vessels—they're registered elsewhere, they're not U.S.-flag ships. Consequently, the protectionism that's implicit in the Jones Act and some of the regulations pursuant to it don't apply to them. They operate under international regulations which are promulgated by their maritime administration, the MAR-AD.

As far as the Canada-U.S. Free Trade Agreement is concerned, one thing I did not mention in my brief was that in the original draft there was what was known as the transportation annex. The transportation annex had been reviewed by both negotiating teams. In essence, what it said—equally to our favour as to the Americans'—was that as of the date of signing the free trade agreement, any rule, regulation or law made by either party with respect to its fleet, be it operational or technical, would consider the other party as domestic. In other words, a rule made in the U.S. would apply equally to Canada and vice versa, which would mean an end to these short-order protectionist rules and regulations that the Americans are so very smooth and adept at passing whenever a portion of their industry feels threatened. I could give you any number of examples. We cannot do that in Canada.

Mr. Atkinson: So you're in favour of it. You want the ability to compete with the Americans, but if we put this provision in our coastal trade act, the Americans would be able... They already have it in the Jones Act, is that what you're saying?

Mr. Clarke: And then during negotiations for the North American free trade agreement we would be on somewhat of a level playing field. We could talk to the Americans and say, let's back off with respect to each other and do away with Jones Act or Smith act or whatever. Then we would be on an equal footing with each other. We would like that and I'm sure they would too, because they would get parts of our industry which they can't get right now for a number of reasons, and we would have access to markets in the U.S. and Mexico which we do not now have.

But as we stand now, we have no bargaining capability. All the Americans have to do is say that they are not going to do anything. They don't have to. They can respond to Canadian requests for proposals for refits, for new construction and so on. The only thing they can't do is build ships for our navy, our Coast Guard and our Fisheries and Oceans fleet. That's not entirely a true statement.

[Traduction]

de cabotage, ce qui fait que la flotte est un peu plus grande qu'elle ne le serait autrement. Par contre, plusieurs navires de haute mer et gros navires marchands appartenant à des Américains battent pavillon étranger, car ils sont immatriculés ailleurs. Par conséquent, les mesures protectionnistes qui se trouvent dans le Jones Act et dans certains des règlements qui en découlent ne s'appliquent pas à ces navires. Ils sont soumis aux règlements internationaux qui sont établis par leur organisme maritime, le MOR-AD.

Il y a une chose que je n'ai pas signalée dans mon mémoire, à propos de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis; c'est le fait que, dans la version originale, il existait une annexe concernant les transports. Celle-ci a été révisée par les deux équipes de négociateurs. On y disait essentiellement qu'à partir de la date de la signature de l'accord, toute règle, et toute loi promulguée par une des parties au sujet de sa flotte, qu'il s'agisse d'une mesure d'ordre opérationnel ou technique, doit mettre l'autre partie à l'Accord sur le même pied que les habitants du pays. Autrement dit, une règle édictée aux États-Unis devait s'appliquer de la même façon au Canada et vice versa. C'était une disposition aussi favorable pour le Canada que pour les États-Unis et elle devait mettre fin aux règlements protectionnistes que les Américains s'empressent d'établir lorsqu'un secteur industriel se sent menacé. Je pourrais vous citer toute une série d'exemples. Nous ne pouvons pas faire cela au Canada.

M. Atkinson: Vous êtes donc en faveur de cela. Vous voulez pouvoir être concurrentiels par rapport aux Américains, mais si nous insérons une disposition dans notre Loi sur le cabotage, les Américains pourraient... Voulez-vous dire qu'ils ont déjà ce qu'ils veulent dans le Jones Act?

M. Clarke: Et alors, nous serions à peu près sur un pied d'égalité pendant les négociations sur l'Accord de libre-échange nord-américain. On pourrait toujours dire ceci aux Américains: traitons-nous mutuellement avec respect et supprimons le Jones Act ou Smith Act ou que sais-je. Nous serions alors sur un pied d'égalité. Voilà ce que nous voudrions et je suis certain que c'est ce qu'ils voudraient également, parce qu'ils auraient accès à certains secteurs de notre industrie auxquels ils ne peuvent pas accéder actuellement pour toute une foule de raisons et, de notre côté, nous aurions accès à certains marchés américains et mexicains dont nous sommes coupés à l'heure actuelle.

Pour le moment, nous n'avons toutefois aucun pouvoir de négociation. Il suffit que les Américains disent qu'ils ne feront aucune concession. Ils n'en ont pas besoin. Ils peuvent déjà répondre aux commandes canadiennes, qu'il s'agisse de réparations ou de construction. La seule chose que les Américains ne peuvent pas faire, c'est construire des navires destinés à la flotte de la marine, de la Garde côtière et à celle du ministère des Pêches et des Océans. Ce n'est toutefois pas rigoureusement exact.

[Text]

Mr. Atkinson: Aren't you concerned that this provision will inhibit your access to the American shipbuilding market and the ability to compete with them? I think you've said, and I've heard, that the Canadian shipyards can compete.

Mr. Clarke: We know we can. Some of our shipyards on the west coast have for several years been doing a lot of maintenance work, some major refits but mostly routine running maintenance, on large U.S.-owned cruise vessels. The cruise industry in and out of Vancouver to the Alaskan panhandle and the Gulf of Alaska and back to Seattle and perhaps to the Hawaiian Islands and so on has been growing virtually asymptotically in the last five or six years. A lot of business is coming to our yards for short maintenance periods, but these are foreign-owned vessels as far as the Americans are concerned. They're not U.S. flag; therefore, they're not subject to either the Jones Act, because they're not operating in the coast-wise trade, or MAR-AD restrictions, because they're not U.S. registry.

• 1640

That type of business is coming to our shipyards on the west coast. I can only assume that if, say, the Princess Line is going to contract with Vancouver Shipyards for a 10-week refit of one of its big liners to get it ready for the summer, as opposed to going to Seattle or somewhere in California, then we're competitive. We are getting these refits year after year, to some extent. That's what's keeping our yards alive. We're not building anything but we're sure fixing things up.

Mr. Atkinson: About refits and repairs, if you got your provision that all Canadian ships licensed to engage in the coasting trade be required to have refits and repairs, other than emergency repairs, performed only in Canadian yards, is there a similar provision now in the United States?

Mr. Clarke: Yes, there is. It's implicit in the Jones Act. As long as the refit and repair is of a sufficiently major nature to involve structural change, any changes to the major accommodation facilities aboard the ship, in the case of passenger vessels and anything to do with the propulsion plant—hull, superstructure, mass, communications system and so on—if they are going to be overhauled, refitted and repaired, it must be done in U.S. yards for a Jones Act vessel to retain its licence.

Mr. Angus: That's except in the case of emergencies.

Mr. Clarke: Yes, that's in every case except in cases of emergency.

Mr. Atkinson: You spoke of subsidies. I assume your optimum position would be no subsidies anywhere. You'd like to compete with the rest of the shipbuilding world.

[Translation]

M. Atkinson: Ne craignez-vous pas que cette disposition vous empêche d'avoir accès aux marchés américains dans le secteur de la construction navale et d'être concurrentiels par rapport aux Américains? Je crois que vous avez dit que les chantiers navals canadiens peuvent devenir concurrentiels. Je l'ai d'ailleurs entendu.

M. Clarke: Nous en sommes convaincus. Certains chantiers navals de la côte Ouest font beaucoup de travaux d'entretien sur de gros navires de croisière américains; ils effectuent parfois des révisions importantes, mais il s'agit surtout d'entretien régulier. Le nombre de croisières à destination de Vancouver, ainsi que de Vancouver vers la péninsule et le golfe d'Alaska, avec retour à Seattle, en passant peut-être par les îles d'Hawaï, ne cesse d'augmenter depuis cinq ou six ans. Nous accueillons sur nos chantiers un grand nombre de navires pour de courtes périodes d'entretien, mais ce sont des navires étrangers en ce qui concerne les Américains. Ils ne battent pas pavillon américain; en conséquence, ils ne sont assujettis ni au Jones Act, parce qu'ils ne font pas de cabotage, ni aux restrictions du MOR-AD, parce qu'ils ne sont pas immatriculés aux États-Unis.

Des travaux de ce genre sont confiés à nos chantiers maritimes de la côte Ouest. Je ne peux que supposer que si, disons, la Princess Line signe avec les chantiers de Vancouver un contrat de dix semaines pour la remise en état de l'un de ses paquebots de grande ligne pour qu'il soit prêt pour l'été, au lieu d'aller à Seattle ou quelque part en Californie, nous sommes compétitifs. Des travaux de révision nous sont confiés année après année. C'est ce qui fait vivre nos chantiers. Nous ne construisons rien, mais nous faisons beaucoup de réparations.

M. Atkinson: Vous voudriez que tous les travaux de remise en état et de réparations des navires autorisés à se livrer au cabotage, exception faite des réparations d'urgence, soit effectuées dans des chantiers canadiens uniquement, mais pourriez-vous me dire s'il existe actuellement des dispositions analogues aux États-Unis?

M. Clarke: Oui. C'est ce que prévoit le Jones Act. Si les travaux de remise en état et de réparation sont suffisamment importants et comportent des changements à la structure, à l'aménagement des installations à bord du bateau, dans le cas des navires passagers, à l'appareil de propulsion, à la coque, aux superstructures, au système des communications et ainsi de suite—alors ils doivent être effectués dans des chantiers maritimes américains pour que le propriétaire d'un navire assujetti au Jones Act conserve sa licence.

M. Angus: Exception faite des escales d'urgence.

M. Clarke: Oui, dans tous les cas, sauf s'il y a urgence.

M. Atkinson: Vous avez parlé des subventions. Idéalement, je suppose que vous préféreriez qu'aucun pays n'accorde de subventions. Vous aimeriez pouvoir soutenir la concurrence des autres chantiers de construction navale.

[Texte]

Mr. Clarke: That's absolutely correct, sir. Three years ago I signed a protocol with my counterpart in Washington, the president of the Shipbuilders Council of America, whereby we agreed to assist each other on matters of mutual benefit. We had a joint meeting of his executive and some of our executive in, believe it or not, Winnipeg—it was part of our annual general meeting—

An hon. member: That's the next capital of Canada.

Mr. Clarke: We have a shipyard in Winnipeg. We developed a joint letter signed by the president of the Shipbuilders Council and myself to Prime Minister Mulroney and President Bush, requesting in the strongest possible terms that their governments pursue the fading out and elimination of shipbuilding subsidies world-wide, through the OECD Working Party Number 6, which addresses shipbuilding and meets twice a year—as it then did—in Paris.

President Bush accepted that recommendation from John Stocker and myself and directed Carla Hills, our trade representative, to apply for a permanent voting membership in Working Party Number 6. That application was made and it was granted. The United States now is a full voting member of Working Party Number 6. We tried to get our government to do the same. They said that, no, they would obtain and maintain observer status but not full voting privileges.

I tried to find out why our government would not line up with the U.S. government. We're the only two countries in the world that build ships without shipbuilding subsidies. The U.S. has protection through its Jones Act and so on that we don't have, but as far as shipyards are concerned, they're no better off than we are, except that they have a much bigger navy with many more refit, repairs and new construction requirements, proportionately, than Canada.

I was informed—I can only assume officially, since it came from medium-to senior-level executives of government—that this application for full voting member status in the OECD Working Party was not forwarded by Canada because in order to be eligible for full voting status, the Canadian government would have to provide a whole lot of data on international trade processes and so on.

Well, that didn't bother me at all, but that certainly bothered the then Minister of ISTC. That, I'm told, was the reason why Canada took observer status and not voting status. But since then, the two of us, Canada and the U.S. . . I must say, to the credit of our diplomatic corps, we have put a lot of pressure on other members of Working Party Number 6 behind the scenes, after hours, at their various meetings in Paris.

Whatever the cause, the internationally agreed upon subsidy target has been decreased from 28% to 13% at the end of 1991 and they're now pushing for 9%. That's only the beginning of the story. That's a direct subsidy from national government to an individual shipyard.

[Traduction]

M. Clarke: Vous avez absolument raison, monsieur. Il y a trois ans, j'ai signé avec mon homologue à Washington, le président du ShipBuilders Council of America, un protocole par lequel nous convenions de nous aider mutuellement pour les questions d'intérêt commun. Ses dirigeants et une partie des nôtres se sont réunis, croyez-le ou non, à Winnipeg—dans le cadre de notre assemblée générale annuelle. . .

Une voix: C'est la prochaine capitale du Canada.

M. Clarke: Nous avons un chantier maritime à Winnipeg. Le président du ShipBuilders Council et moi-même avons rédigé une lettre conjointe dans laquelle nous demandions sans équivoque au premier ministre Mulroney et au président Bush que leurs gouvernements préconisent l'élimination des subventions à la construction navale partout dans le monde, par l'entremise du groupe de travail numéro six de l'OCDE, qui s'occupe de la construction navale et se réunit deux fois l'an—comme il le faisait alors—à Paris.

Le président Bush a souscrit à cette recommandation que John Stocker et moi-même avions faite et il a chargé Carla Hills, notre déléguée commerciale, de demander à adhérer en tant que membre permanent avec droit de vote au Groupe de travail numéro six. Sa demande a été approuvée. Les États-Unis sont maintenant membres à part entière de ce groupe de travail. Nous aurions voulu que notre gouvernement fasse la même chose. Il nous a répondu qu'il obtiendrait et maintiendrait le statut d'observateur, sans droit de vote.

J'ai essayé de savoir pourquoi notre gouvernement ne s'était pas aligné sur le gouvernement américain. Nous sommes les deux seuls pays au monde où il n'existe pas de subventions à la construction navale. Les États-Unis jouissent en vertu du Jones Act d'une certaine protection que nous n'avons pas, mais en ce qui concerne les chantiers maritimes, ils ne sont pas mieux que nous, si ce n'est que leur marine est beaucoup plus importante que la nôtre et qu'elle exige, proportionnellement, de plus nombreux travaux de remise en état, de réparation et de construction.

J'ai appris—officiellement, je suppose, puisque c'est par la bouche de fonctionnaires de niveau intermédiaire à supérieur—que le Canada n'avait pas demandé le statut de membre à part entière du Groupe de travail de l'OCDE parce que, pour avoir le plein droit de vote, il lui aurait fallu fournir toute une série de données sur son commerce international et ainsi de suite.

Cela ne m'aurait pas dérangé, mais il faut croire qu'il n'en a pas été de même pour le ministre d'ISTC d'alors. C'est la raison, me dit-on, pour laquelle le Canada a préféré le statut d'observateur à celui de membre votant. Je dois dire, cependant, que depuis, tous les deux, le Canada et les États-Unis. . . et j'en félicite nos corps diplomatiques, nous avons exercé énormément de pressions sur d'autres membres du groupe de travail no. 6, en coulisses, après les heures régulières de bureau lors de leurs diverses réunions à Paris.

Peu importe la cause, mais l'objectif dont on avait convenu internationalement en matière de subventions est passé de 28 p. 100 à 13 p. 100 à la fin de 1991, et on cherche maintenant à le faire baisser à 9 p. 100. Ce n'est qu'une partie de l'histoire. Je parle d'une subvention directe d'un gouvernement national à un chantier maritime en particulier.

[Text]

[Translation]

• 1645

Mr. Atkinson: That's the next thing I wanted to get on. I was involved in the mine counter-measure vehicles and the subsidies and so on. There are subsidies from provinces that go to the various shipyards that skewer our industry as well. I can become very bitter about what went on.

Mr. Clarke: Me too.

Mr. Atkinson: We do have subsidies. There may be even one in the guarantee in the mine counter-measure vehicles if the province of Nova Scotia comes up with part of the guarantee for the contract. You're shaking your head yes.

Mr. Clarke: Well, I wouldn't call that a subsidy if it's simply a loan guarantee. The only cost is the cost of money for the period of the loan.

Mr. Atkinson: Of course, if that guarantees is called, it certainly becomes a subsidy.

Mr. Clarke: If the guarantee is called, but if you're going to call it, you have no faith in our shipbuilding industry.

Mr. Atkinson: Well, it's not a question of that; it's a question of building the ship and asking for it. A guarantee is not out of line for it to be provided by a province. Anyway there are—

Mr. Clarke: I understand your position, sir.

Mr. Atkinson: There are subsidies within the system. As I say that creates some bitterness on my part.

Mr. Clarke: We would refer to those as "indirect assistance" as opposed to subsidies.

Mr. Atkinson: Yes. Definition of "subsidies" under the U.S. free trade agreement, certainly under GATT, and so on. As we go along we'll see what happens in that regard.

The Chairman: I have just one quick question. What would the implications be to the Government of Canada or to the governments of the provinces, for example, if it were written into regulation or passed in law that before Canada became involved in the selling of natural resources, such as coal, to a country like Japan, part of that agreement would have to be that it would be carried in Canadian bottoms?

Mr. Clarke: I would have no problem at all with that. We have in existence the UNCTAD 40-40-20 provision, which in essence says that the provider of products or commodities has a right to transport 40% of those commodities to country B; country B has the right to collect 40% of those products in its own ships, and the remaining 20% is up for grabs to international marine transportation.

The Liner Convention is signed and agreed to by many countries. I'm not aware of the extent to which it's very exactly implemented. I'd have no problem with that. Right at the moment we're not transporting any significant percentage of import and export commodities and products, and particularly bulk products, that arrive at and leave our country. The amount of these that are transported in Canadian-owned and Canadian-flag ships is miniscule. Yet,

M. Atkinson: C'est le prochain point que je voulais aborder. Je me suis intéressé de près à la question des navires de déminage et à celle des subventions. Il faut aussi compter avec celles que les provinces accordent à divers chantiers de construction navale. Lorsque j'y pense, je vois rouge.

M. Clarke: Moi aussi.

M. Atkinson: Nous avons des subventions. La garantie pourrait fort bien en comporter une dans le cas des navires de déminage, si la Nouvelle-Écosse assume une partie de la garantie pour le contrat. Vous me faites oui de la tête.

M. Clarke: Je ne pense pas qu'on puisse parler de subventions, s'il s'agit simplement d'une garantie de prêt. Les seuls coûts sont les frais d'intérêts sur le capital pour la période d'emprunt.

M. Atkinson: Bien sûr, si le remboursement du prêt est exigé, cela devient une subvention.

M. Clarke: Si le remboursement est exigé, c'est qu'on n'a pas confiance dans notre industrie de construction navale.

M. Atkinson: Là n'est pas la question; la question intéresse la construction du navire et une garantie a été demandée. Rien n'empêche une province de garantir un prêt. Quoi qu'il en soit. . .

M. Clarke: Je comprends votre point de vue, monsieur.

M. Atkinson: Il existe donc bel et bien des subventions. Comme je l'ai dit, cela me choque.

M. Clarke: Nous parlerions plutôt d'aide indirecte que de subvention.

M. Atkinson: Oui, selon la définition qui est donnée du mot «subventions» dans l'accord de libre-échange avec les États-Unis, et certainement par le GATT. Il faudra attendre de voir ce qui va arriver.

Le président: J'ai une toute petite question. Qu'est-ce qui arriverait au gouvernement du Canada ou aux gouvernements des provinces, par exemple, si un règlement ou une loi prévoyait que le Canada ne pourrait pas vendre des ressources naturelles, du charbon, par exemple, à un pays comme le Japon tant que ce dernier n'aurait pas accepté que le transport soit assuré par des navires canadiens?

M. Clarke: Je n'y verrais aucun inconvénient. Nous avons déjà la règle 40-40-20 de la CNUCED qui prévoit essentiellement que le fournisseur de produits ou de marchandises a le droit de transporter 40 p. 100 de ces marchandises, de recevoir 40 p. 100 de ces produits, sur ses propres navires et que les pays tiers peuvent assumer le transport maritime international des 20 p. cent qui restent.

De nombreux pays ont signé et entériné la Convention des cargos de ligne. Je ne sais pas dans quelle mesure au juste elle est appliquée. Comme je l'ai dit, je n'y verrais aucun inconvénient. À l'heure actuelle, nous ne transportons pas un pourcentage important des marchandises et produits, plus particulièrement des produits en vrac, d'importation et d'exportation, qui arrivent dans notre pays et qui en partent. La quantité de marchandises transportée par des navires

[Texte]

there's money to be made in marine transportation, and I feel quite strongly we're missing the boat.

Mr. Angus: Is Canada a signatory?

Mr. Clarke: I don't know, Mr. Angus. I have to find that out. I should know, but I don't.

Mr. Angus: They say no behind me, so. . .

The Chairman: Mr. Manley.

Mr. Manley: I don't want to ask any questions. I appreciate the submission very much and I should say, Mr. Clarke, that I recently visited a few of the shipyards in the Atlantic region. I understand the concerns you're raising. Some of them are very competitive and some of them maybe could use some work. But the basis isn't there to see much expansion of our shipbuilding industry in the present circumstances.

Mr. Chairman, the point of this intervention is to say that some of the issues raised today cause me a lot of concern about the impact this bill is having, not just on the coastal shipping trade, as we heard this morning, but also on the shipbuilding industry. I think at the very least it would be very useful for us to have some commentary, not just from Transport but also from officials from Industry, Science, and Technology, with respect to the industrial implications of the coastal shipping rules on our shipbuilding industry. Being from Atlantic Canada, you know how important that has been in the past and could be in the future to job creation in that part of Canada.

• 1650

Personally speaking, I don't have a sense that I really have a grip on all of the implications and the avenues open to us, but I am becoming convinced that a lot more than transportation policy is involved in this. There is a very important element of industrial policy—and to some extent labour policy—that I don't think has been fully fleshed out before us.

I would like to suggest that we take those issues into account before we complete our study of this bill.

The Chairman: As a committee member, you certainly are free to make recommendations with reference to witnesses and who we would like to hear from. We can deal with that in the business portion of our meeting. Thanks for the suggestion.

Mr. Clarke, thank you for appearing before us today.

Mr. Clarke: You're welcome, sir.

Mr. Manley: To put it on the record, the reason for making the intervention at this point in time is that I do have a matter before the House in private member's hour today. I am going to have to disappear. But I feel very strongly that there are issues we do need to bring forward. That's why I wanted to make the point at this time, so please excuse me.

[Traduction]

canadiens et battant pavillon canadien et minuscule. Oui, il y aurait de l'argent à faire dans le transport maritime et je suis persuadé que nous râtons le coche.

M. Angus: Le Canada est-il un pays signataire?

M. Clarke: Je ne le sais pas, monsieur Angus. Je devrais le savoir, mais je ne le sais pas. Il va falloir que je me renseigne.

M. Angus: On dit non derrière moi, donc. . .

Le président: Monsieur Manley.

M. Manley: Je n'ai aucune question à poser. Je suis très sensible à votre mémoire et je dois ajouter, monsieur Clarke, que j'ai visité récemment quelques-uns des chantiers maritimes de la région de l'Atlantique. Je comprends les points que vous soulevez. Certains de ces chantiers sont très compétitifs et d'autres auraient peut-être besoin d'un peu de travail. Il reste que, dans les circonstances actuelles, l'industrie de la construction navale n'est pas en état de connaître une grande expansion.

Monsieur le président, si j'interviens ici, c'est pour vous dire que certaines des questions soulevées aujourd'hui m'amènent à m'interroger sur l'incidence que ce projet de loi aura, non seulement sur le cabotage, comme on nous l'a dit ce matin, mais également sur l'industrie de la construction navale. Je crois qu'il serait à tout le moins très utile que nous entendions le point de vue, non seulement du ministère des Transports, mais aussi de représentants d'Industrie, Sciences et Technologie sur les répercussions qu'auront les règles concernant le cabotage sur l'industrie de la construction navale. Vous qui êtes des provinces maritimes, vous savez quelle importance cela a eu dans le passé et pourrait avoir à l'avenir pour la création d'emplois dans cette région.

Personnellement, je n'ai pas l'impression de bien comprendre tous les tenants et les aboutissants de cette question, mais je suis de plus en plus convaincu que la politique de transport n'est pas le seul facteur en jeu ici. Il y a un élément très important de la politique industrielle—et dans une certaine mesure de la politique relative à la main-d'oeuvre—qu'on ne nous a pas assez bien exposé, je crois.

Je tiens à proposer que nous examinions ces questions avant de terminer notre étude de ce projet de loi.

Le président: En tant que membre du comité, libre à vous de faire des recommandations quant aux témoins que nous pourrions vouloir entendre. Nous pourrions revenir à cette question à l'étape de notre réunion où nous aborderons les affaires courantes. Merci de la suggestion.

Monsieur Clarke, merci d'avoir bien voulu nous rencontrer aujourd'hui.

M. Clarke: Vous êtes le bienvenu, monsieur.

M. Manley: Aux fins du compte rendu, je tiens à préciser que je suis intervenu à cette étape-ci parce que je dois prendre la parole à la Chambre au cours de l'heure réservée aux affaires émanant des députés. Je dois vous quitter, mais je demeure convaincu qu'il y a des questions que nous devons aborder. C'est la raison pour laquelle je suis intervenu. Veuillez m'en excuser.

[Text]

The Chairman: We understand perfectly. It's an appropriate day on which to disappear.

I now would ask our witnesses from Transport Canada to take their places at the table.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have a suggestion for the officials from the department that I think would be very helpful to all of us. They know the suggestions that have been made by witnesses—and maybe they are already planning on doing this—so perhaps they could go through those suggestions, indicate which ones the department is supportive of, which ones they are not. That way we can minimize our questioning and then focus on the ones where perhaps we want to get into some arguments—not that we would ever argue with officials.

The Chairman: Arguments?

Mr. Angus: Discussions.

The Chairman: Clarifications.

Mr. Keyes: Constructive questions.

Mr. Angus: So we can tell them what we want them to do.

The Chairman: Gentlemen, I don't know what your thoughts might be. If you have chosen a spokesperson perhaps you could give us some thoughts as to how you would like to conduct this portion of the hearing on Bill C-33. We will go from there. Perhaps you could introduce yourselves.

Mr. Bruce Bowie (Director, Marine Policy, Department of Transport): I thank you very much, Mr. Chairman. I am very pleased to be here, on behalf of the department, before the Standing Committee on Transport to address Bill C-33 on the coasting trade. My intent is to present the brief on behalf of the department and to rely on my colleagues during the question period to respond to your questions.

With me is Mr. Antoine Côté, who works with us in the Department of Transport in marine policy. Mr. Côté has many years of experience in the coasting trade as an operator, a regulator and a policy maker.

Mr. Marc Gauthier is from the Department of Justice. Mr. Gauthier is an experienced marine lawyer who handles all of the marine-related legal matters on behalf of Transport Canada.

Mr. Chairman, I was hoping today to provide a very brief overview of the bill. I think members are quite familiar with the its specifics, perhaps with the exception of the definition for coasting trade as it relates to passengers. I think it would be appropriate to spend a bit of time going through that particular definition to make sure it's clear to everyone.

In response to Mr. Angus, we're also quite prepared to provide the departmental view on a number of very valid issues raised during the hearings last week, as well as this morning and this afternoon. We'd be quite happy to do that.

[Translation]

Le président: Nous comprenons parfaitement. Vous n'auriez pas pu choisir une meilleure journée pour disparaître.

Je demanderais maintenant à nos témoins de Transports Canada de bien vouloir prendre place à la table.

M. Angus: Monsieur le président, j'aurais une suggestion à faire à l'intention des représentants du ministère, suggestion qui je pense serait très utile pour nous tous. Ils sont au courant des suggestions que les témoins ont faites et ils pourraient peut-être donc les examiner une à une—c'est peut-être d'ailleurs ce qu'ils se proposent déjà de faire—et nous dire lesquelles le ministère appuie et lesquelles il rejette. Cela nous éviterait de poser certaines questions et nous permettrait de nous concentrer sur celles qui se prêtent peut-être le mieux aux arguments—pas que nous voulions argumenter contre des hauts fonctionnaires.

Le président: Aux arguments?

M. Angus: À la discussion.

Le président: À des précisions.

M. Keyes: À des questions constructives.

M. Angus: Pour que nous puissions leur dire ce que nous voulons qu'ils fassent.

Le président: Messieurs, je ne sais pas comment vous voulez procéder. Si vous avez choisi un porte-parole, vous pourriez peut-être nous indiquer comment vous voudriez que se déroule cette partie de l'audience sur le projet de loi C-33. Allons-y. Vous pourriez peut-être d'abord vous présenter.

M. Bruce Bowie (directeur, Politique maritime, ministère des Transports): Merci infiniment, monsieur le président. C'est avec grand plaisir que je comparaîs ici, au nom du ministère, devant le Comité permanent des transports au sujet du projet de loi C-33 sur le cabotage. J'ai l'intention de vous présenter notre mémoire au nom du ministère et de demander à mes collègues de répondre à vos questions.

J'ai avec moi M. Antoine Côté qui travaille avec nous au ministère des Transports à la Direction de la politique maritime. M. Côté a de nombreuses années d'expérience dans le domaine du cabotage comme exploitant, responsable de la réglementation et décisionnaire.

M. Marc Gauthier vient du ministère de la Justice. C'est un expert du droit maritime qui s'occupe de toutes les questions juridiques en la matière au nom de Transports Canada.

Monsieur le président, j'avais l'intention aujourd'hui de vous donner un très bref aperçu du projet de loi. Je pense que les membres du comité connaissent assez bien son contenu, exception faite peut-être de la définition du cabotage en ce qui concerne les passagers. Je pense qu'il serait indiqué que je m'attarde un peu à cette définition particulière pour être certain que chacun la comprend bien.

Comme nous l'a demandé M. Angus, nous serions prêts à donner l'avis du ministère sur un certain nombre de points très valables soulevés au cours des audiences de la semaine dernière de même que ce matin et cet après-midi. C'est avec plaisir que nous le ferons.

[Texte]

[Traduction]

• 1655

Starting with the brief overview, the current Canadian coasting trade legislation is contained in Part X of the Canada Shipping Act. These provisions date back to 1934 and, at that time, reserved the Canadian coasting trade to British ships. The intent is that Part X of the Canadian Shipping Act will be repealed and replaced by this new act.

So the purpose of Bill C-33 is to reserve the Canadian coasting trade to Canadian ships, to extend the jurisdiction of the coasting trade provisions to include all commercial marine activities in Canadian waters, with the exception of those activities noted in subclauses 3.(2) to 3.(5) of the bill, and to expand the coasting trade of Canada to include all exploitation-related marine activities with respect to waters above the Continental Shelf.

At the same time, however, it has to be recognized that a suitable Canadian ship is not always available to respond to the needs of Canadian shippers and consumers, and therefore the bill also provides for a waiver system, similar to the existing waiver system in the current regulation, that allows non-Canadian ships to obtain a temporary coasting licence if no suitable Canadian ship is available to provide that service.

Under the provisions of the bill, a waiver would be granted, as I said, only if a suitable Canadian ship is not available to provide the service. If arrangements have been made to pay all the applicable duties and taxes associated with a temporary importation of a ship, that ship must have all the required certificates valid and in force to operate in Canada, and all Canadian safety and pollution prevention requirements must be satisfied before that temporary importation would be allowed.

As most of you know, the predecessor to this bill, Bill C-52, died on the *Order Paper* as a result of concerns about the definition of coasting trade that was included in that bill. Since that time extensive consultations have been held with the industry and have focused on trying to find an acceptable definition of the coasting trade, particularly as related to the carriage of passengers because that's the area that was essentially of concern the last time around.

So the new definition is included in Bill C-33, and as I mentioned, I would like to spend a couple of minutes, with your indulgence, explaining the new definition as related to passenger transportation, just to make sure the definition is clear to everyone. Perhaps you could refer to the binder that was provided to you and turn to the green tab, section 4, and item 2. You should find a coloured map there.

With respect to the carriage of goods, the definition is a fairly simple one in terms of what the coasting trade is, i.e., the carriage of goods by ship from one place in Canada to another place in Canada.

Laissez-moi vous rappeler que les mesures législatives concernant le cabotage au Canada figurent actuellement dans la Partie X du la Loi sur la marine marchande du Canada. Ces dispositions remontent à 1934 et, à l'époque, seuls des navires britanniques pouvaient se livrer au cabotage au Canada. Le projet de loi actuellement à l'étude vise à supprimer la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada et à la remplacer.

L'objet du projet de loi C-33 est donc de réserver le cabotage aux navires canadiens, d'assujettir aux dispositions relatives au cabotage toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes, exception faite des activités énumérées aux paragraphes 3.(2) à 3.(5) du projet de loi, et d'étendre la définition du cabotage au Canada à toutes les activités maritimes axées sur l'exploitation dans les eaux situées au-dessus du plateau continental.

Par contre, toutefois, il faut reconnaître qu'il n'est pas toujours possible de trouver un navire canadien pour répondre aux besoins des expéditeurs et des consommateurs canadiens de sorte que le projet de loi prévoit également la mise en place d'un système de dérogation, analogue à celui qui existe dans la loi actuelle, et en vertu duquel des navires étrangers pourront obtenir une licence temporaire de cabotage si aucun navire canadien n'est disponible pour assurer le service.

Selon les dispositions du projet de loi, une licence serait accordée, comme je l'ai dit, seulement si aucun navire canadien adapté n'était en mesure d'assurer le service. Si des arrangements ont été pris en ce qui concerne le paiement de tous les droits et de toutes les taxes applicables à l'utilisation temporaire d'un navire étranger, tous les certificats nécessaires devront être en cours de validité et le navire étranger devra satisfaire à toutes les dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution prévue par la loi canadienne, pour pouvoir être utilisé temporairement.

Comme la plupart d'entre vous le savent, le prédécesseur de ce projet de loi, soit le projet de loi C-52, a expiré au *Feuilleton* à cause des inquiétudes soulevées par la définition qui y était donnée du cabotage. Depuis, l'industrie a été à maintes reprises consultée et on a cherché à en arriver à une définition acceptable du cabotage, surtout en ce qui concerne le transport des passagers, parce que c'est la question sur laquelle on s'était achoppé la dernière fois.

Le projet de loi C-33 comporte donc une nouvelle définition et, comme je l'ai dit tout à l'heure, j'aimerais prendre quelques minutes, si vous me le permettez, pour expliquer cette nouvelle définition dans le cas du transport des passagers pour être bien sûr que chacun la comprend bien. Vous pourriez peut-être vous reporter au document qui vous a été distribué, au séparateur vert, chapitre 4, question 2. Vous devriez y trouver une carte en couleur.

En ce qui concerne le transport des marchandises, la définition du terme à cabotage est assez simple, c'est-à-dire le transport de marchandises par navire, entre deux lieux situés au Canada.

[Text]

When it comes to the transportation of goods, in order to respond to the concerns raised last time and to deal with the specific realities of the cruise ship industry and the passenger transportation industry we've had to come up with a rather complicated definition, which I hope to explain.

If you look at the lakes and rivers marked in red on this map you will see that, in general terms, any movement between Canadian points in these waters marked in red is coasting. Regardless of the type of movement, if it is between Canadian points, that is coasting. For example, the Great Lakes are included in the red portion, and if you are going from Toronto to St. Catharines, that is a coasting movement. A voyage from Toronto to the U.S., and then on to St. Catharines, that is a coasting movement, regardless of where it went in the United States. If it is within that red portion, and it goes from one place in Canada to another place, it is a coasting movement. Even a movement from Toronto to the U.S. and back to Toronto again is still a coasting movement within those red areas.

• 1700

However, a voyage that starts in Toronto and ends in the U.S. is an international voyage, so it is not covered by the coasting trade regulations. That is an international voyage. It wouldn't be coasting.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am a bit confused. You mean only if this is for passengers. If it just sort of swings by Buffalo or something and does some sightseeing and comes back, then it is coasting.

Mr. Bowie: It is still coasting, yes.

Mr. Angus: It is only if it leaves something behind.

Mr. Bowie: That is right. If the passengers disembark at a U.S. port, then it becomes an international voyage. But if it is there purely for sightseeing purposes, and the passengers get back on board and go to another Canadian city, or return to the same Canadian city, that is coasting trade.

The reason the definition is so specific in this area—it is very restrictive—is to protect the Canadian tour boat industry, which is a very viable operation in that part of Canada. The definition is very restrictive in these red areas to avoid unfair competition from U.S. operators, who as you can see, particularly in the Great Lakes-St. Lawrence area, are adjacent, in close proximity, to the Canadian operators.

I would like to move from the red to the yellow areas. The yellow area represents all Canadian waters except inland waters. All movements between Canadian points in these waters are also coasting, unless two specific conditions are met. So everything is coasting between two Canadian points unless certain conditions are met.

[Translation]

Quant au transport des passagers, pour répondre aux préoccupations formulées la dernière fois et pour tenir compte des circonstances propres à l'industrie des croisières et à l'industrie du transport des passagers, nous avons dû en arriver à une définition plutôt compliquée que j'entends vous expliquer.

Si vous regardez les lacs et les cours d'eaux indiqués en rouge sur votre carte, vous verrez que tous les déplacements qui sont effectués entre deux points situés au Canada sont considérés comme du cabotage. Peu importe le type de déplacement, si c'est entre deux points situés au Canada, c'est du cabotage. Par exemple, les Grands Lacs sont inclus dans la région indiquée en rouge et, si vous allez de Toronto à St. Catharines, c'est du cabotage. Un voyage de Toronto aux Etats-Unis dont la destination finale serait St. Catharines, constitue aussi du cabotage, peu importe où le navire va aux Etats-Unis. Si le déplacement a lieu à l'intérieur de la section marquée en rouge et qu'il se fasse à partir d'un lieu au Canada à destination d'un autre, c'est du cabotage. Même un voyage de Toronto vers les Etats-Unis si la destination finale est Toronto constitue du cabotage à l'intérieur de la région marquée en rouge.

Toutefois, un voyage à partir de Toronto vers une destination américaine serait considéré comme un voyage international de sorte qu'il ne serait pas assujéti aux règlements concernant le cabotage. C'est un voyage international. Ce ne serait pas du cabotage.

M. Angus: Monsieur le président, je n'arrive pas à m'y retrouver. Ce que vous nous dites ne s'applique que dans le cas des passagers. Si le navire fait un détour par Buffalo et que les passagers visitent la ville et reviennent ensuite, alors c'est du cabotage.

M. Bowie: Oui, c'est quand même du cabotage.

M. Angus: Ce ne serait pas le cas si on laissait quelque chose à terre.

M. Bowie: C'est exact. Si les passagers débarquent au port américain, c'est alors un voyage international. Mais s'ils n'y font escale que pour faire du tourisme pour reprendre ensuite le navire et aller dans une autre ville canadienne, ou revenir à la même ville canadienne, c'est du cabotage.

La raison pour laquelle la définition est aussi précise dans ce domaine—et elle est très restrictive—c'est pour protéger l'industrie canadienne des croisières, qui est très florissante dans cette région du Canada. On en est arrivé à une définition très restrictive dans ces secteurs marqués en rouge pour empêcher la concurrence injuste des exploitants américains qui, comme vous pouvez le voir, surtout dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, sont situés très près des exploitants canadiens.

J'aimerais maintenant passer au secteur marqué en jaune. Ils représentent toutes les eaux canadiennes, exception faite des eaux intérieures. Tous les déplacements entre deux points au Canada dans ces eaux constituent également du cabotage, à moins que deux conditions particulières ne s'appliquent. Donc, tous les déplacements entre deux points situés au Canada constituent du cabotage, sous réserve de certaines conditions.

[Texte]

The two conditions that have to be satisfied in order to be exempted from the coastal regulations is the voyage has to return to the same location it started from, and the ship has to call at a foreign port somewhere during that voyage. Those are the only conditions under which, for the yellow area, a voyage would not be coasting. That is to accommodate the cruise ship industry on the west coast.

For example, a voyage from Vancouver to Victoria is coasting. It is from one Canadian location to another Canadian location. If you go from Vancouver to Alaska and then to Victoria, that is coasting because it does not return to the same port. However, if you go from Vancouver to Alaska and back to Vancouver again, that is not coasting because it satisfies the two conditions I referred to previously: back to the same port, visited a U.S. location. Similarly, if there is a voyage from Vancouver to Alaska that drops off passengers there—and this relates to the question you were asking the other day—that is an international voyage, so it is not part of the coasting trade. The passengers were actually dropped off in Vancouver.

The coasting definition in the yellow areas is less restrictive in order to provide opportunities for cruise ship development in those areas.

Now we move into the green areas. The green areas essentially are portions of the Fraser River as well as portions of the St. Lawrence River. These are part of Canada's inland water system, but they are treated the same as the yellow areas with respect to the carriage of passengers only. These inland waters were treated in this manner because ocean-going vessels have similar access to these waters as they do to ocean waters. So Vancouver and Montreal, in terms of access by ocean-going vessels, are essentially the same. This approach enables the cruise industry to develop in areas such as Montreal and Quebec.

To go through a few examples of what this means, all movements between Canadian points in these waters are also coasting, unless the two conditions are met that apply in the yellow areas.

Again, I will give a few examples. A voyage from Montreal to Quebec, even though it is wholly within the green area, is between two Canadian points, so that is a coasting trip, obviously. A voyage from Montreal to the U.S. and then on to Toronto is still coasting because it hasn't met the two conditions. It hasn't returned to Montreal. So anything that goes into the St. Lawrence system, into the Great Lakes and doesn't come back to Montreal with those passengers is still coasting.

[Traduction]

Les deux conditions à remplir pour que la réglementation sur le cabotage ne s'applique pas sont que le navire doit retourner au lieu dont il est parti et qu'il doit faire escale dans un port étranger à un moment quelconque durant le voyage. Ce sont les deux seuls cas dans lesquels, pour le secteur marqué en jaune, un voyage ne serait pas considéré comme du cabotage. On a voulu ainsi protéger l'industrie des croisières sur la côte ouest.

Par exemple, un voyage de Vancouver à Victoria constitue du cabotage. Il s'effectue entre deux lieux situés au Canada. Si vous allez de Vancouver jusqu'en Alaska et puis à Victoria, c'est du cabotage parce que le lieu de destination n'est pas le même. Cependant, si vous allez de Vancouver jusqu'en Alaska pour revenir à Vancouver, ce n'est pas du cabotage parce que les deux conditions que j'ai mentionnées s'appliquent: un navire revient au port de départ et a fait escale dans un port américain. De même, s'il s'agit d'un voyage de Vancouver jusqu'en Alaska où des passagers débarqueraient—et cela répond à la question que vous avez posée l'autre jour—c'est un voyage international et on ne pourrait donc pas parler de cabotage. Les passagers sont débarqués à Vancouver.

La définition du cabotage dans les secteurs marqués en jaune est moins restrictive de manière à y permettre l'essor de l'industrie des croisières.

Venons-en maintenant aux régions marquées en vert. Il s'agit essentiellement de tronçons du Fraser et du Saint-Laurent. Ils font partie du régime des eaux intérieures du Canada, mais sont traités de la même façon que les régions marquées en jaune pour ce qui est du transport des passagers seulement. Ces eaux intérieures ont été ainsi traitées parce que les navires océaniques peuvent naviguer dans ces eaux aussi bien que dans les océans. Donc, Vancouver et Montréal, pour ce qui est de l'accès des navires océaniques, sont pratiquement dans la même situation. Cette approche devrait permettre à l'industrie des croisières de se développer dans des régions comme celles de Montréal et de Québec.

Donc, tous les déplacements dans ces eaux entre deux points situés au Canada constituent également du cabotage, à moins que les deux conditions énoncées dans le cas des régions marquées en jaune soient remplies.

Je vais vous donner quelques exemples. Un voyage de Montréal à Québec, même s'il s'effectue entièrement dans la région marquée en vert, a lieu entre deux points situés au Canada de sorte qu'ils constituent de toute évidence du cabotage. Un voyage de Montréal aux États-Unis dont la destination finale serait Toronto constitue du cabotage parce que les deux conditions énoncées ne sont pas remplies. Le navire n'est pas revenu à Montréal. Donc, tout voyage sur le fleuve Saint-Laurent et dans les Grands Lacs, si le navire ne revient pas à Montréal avec les passagers, est encore du du cabotage.

[Text]

[Translation]

• 1705

However, as I mentioned, a voyage from Montreal to the U.S., whether on the eastern seaboard or in the St. Lawrence system—Clayton, New York, or wherever—and back again to Montreal is not coasting because it satisfies the two conditions that are outlined. It visits a U.S. port and it comes back to the same Canadian port. Again, any voyage from Montreal to Boston is not coasting; it's an international voyage.

Mr. Keyes: Provided it drops off passengers.

Mr. Bowie: Yes.

Mr. Keyes: But if it just goes there and lets passengers off for a little sightseeing tour and they jump back on and come back—

Mr. Bowie: It comes back to Montreal?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Bowie: It's not coasting. If it comes back anywhere else, it is. It has to meet the two conditions.

You'll also note that in the green areas, the threat of unfair U.S. competition in the tour boat industry is not as great because these waters are not contiguous to the U.S. waters. With the St. Lawrence you have Canada on both sides of the river at that portion, and also on the Fraser River. There's a distinction to be made there.

What we're attempting to do with this definition is to respond to the needs of the cruise industry. In this manner, it allows us to protect the important tour boat industry in Canada that operates day cruises, for example, in the Great Lakes, while at the same time we're trying to allow the cruise ship industry in Canada, which is very much a part of Canadian industry at this point in time, to grow and develop in response to increasing consumer demands for that kind of activity. I hope that brief explanation clarifies the intent of the legislation.

Mr. Keyes: Can you give me your summation again—your last two sentences?

Mr. Bowie: What we're attempting to do through this bill is to define an appropriate balance related to coasting in Canada. Defining the coasting trade in this manner allows the protection of the important tour boat industry that operates day cruises in the Great Lakes and the St. Lawrence area. There is no access for foreigners to provide that kind of service. They can't do that in the same way it's being provided right now in that area. At the same time, it allows the cruise ship industry—the major cruises like in Vancouver and the aspirations of Montreal and Quebec in the cruise industry—to grow and develop in response to the increasing consumer demands for that kind of service.

It might be a good time now to stop for questions before I proceed with the next stage, Mr. Chairman.

Toutefois, comme je l'ai dit, un voyage de Montréal aux États-Unis, qu'il s'effectue le long de la côte est ou dans la voie du Saint-Laurent—à Clayton, New York ou ailleurs—avec Montréal comme destination finale, ne constitue pas du cabotage parce qu'il satisfait aux deux conditions énoncées. Le navire fait escale dans un port américain et revient dans le même port canadien. Je le répète, un voyage de Montréal à Boston ne serait pas du cabotage; c'est un voyage international.

M. Keyes: A condition que les passagers débarquent.

M. Bowie: Oui.

M. Keyes: Mais si le bateau fait tout simplement escale pour que les passagers visitent la ville, pour ensuite remonter à bord et revenir. . .

M. Bowie: Et le navire reviendrait à Montréal?

M. Keyes: Oui.

M. Bowie: Ce ne serait pas du cabotage. Si son lieu de destination était autre, oui. Les deux conditions doivent être remplies.

Vous pouvez également voir, dans le cas des régions dessinées en vert, que la menace d'une concurrence injuste de la part des États-Unis dans l'industrie des croisières n'est pas aussi grande parce que ces eaux ne sont pas contiguës aux eaux américaines. Dans le cas du Saint-Laurent, ce sont des villes canadiennes qui sont situées des deux côtés du fleuve à cette hauteur, et il en est de même pour le Fraser. Il y a une distinction à faire.

En fait, nous avons essayé avec cette définition de répondre aux besoins de l'industrie des croisières. Ainsi, nous pourrions protéger l'importante industrie des bateaux d'excursion au Canada qui offrent des croisières d'une journée, par exemple, sur les Grands Lacs tout en essayant de permettre à l'industrie des navires de croisière, qui a su se tailler une place au Canada, de se développer en réponse à la demande croissante des consommateurs pour ce type d'activité. J'ose espérer que cette brève explication précise l'intention de la loi.

M. Keyes: Pourriez-vous me résumer vos deux dernières phrases?

M. Bowie: Ce que nous cherchons à faire, avec ce projet de loi, c'est à en arriver à un juste équilibre pour ce qui est du cabotage au Canada. La définition que nous avons donnée du cabotage devrait assurer la protection de l'importante industrie des bateaux d'excursion qui offre des excursions d'un jour sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent. Les étrangers ne peuvent pas offrir ce type de service. Ils ne peuvent pas le faire de la façon dont il est actuellement offert dans cette région. Par la même occasion, l'industrie des navires de croisière—tant à Vancouver, où elle est bien établie, qu'à Montréal et Québec qui voudraient bien s'y tailler une place—l'industrie des croisières, dis-je, devrait prendre de l'essor sous l'effet de la demande croissante des consommateurs pour ce type de service.

Je devrais peut-être m'arrêter ici pour que vous puissiez poser des questions avant de passer à la prochaine étape, Monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Okay.

Mr. Angus: It has been suggested that we move that line to the Anticosti Line or to use the inland waters definition. What would it do to your balancing act if this committee were to change the definition, as suggested by at least two of our witnesses? What does that do to your green area?

Mr. Bowie: What is being suggested is that the green area become a red area, that all inland waters be treated the same. Essentially, that means the lost opportunity for the development of a cruise ship industry similar to that of Vancouver, let's say, in Montreal and Quebec and other cities along the St. Lawrence.

Mr. Angus: Why does it do that? It's getting late in the day and I'm getting a bit dense, so I need it spelled out for me.

Mr. Bowie: If you wanted to operate a cruise out of Montreal—say, down to the eastern seaboard and back to Montreal again—if the definition was changed and the green areas became red areas, that would then become a coasting movement.

Mr. Angus: Sorry. You said from Montreal to a place on the eastern seaboard?

Mr. Bowie: Say Boston and back to Montreal, similar to the Alaska cruises.

Mr. Angus: Why would that be considered coastal if they didn't drop people off?

Mr. Bowie: That's right, if they didn't drop people off. There's a market in Montreal for cruises to the eastern seaboard. The people would get on a boat in Montreal and go down to Boston or wherever, then come back to Montreal. That would be a coasting movement if the definition wasn't accepted as was put in here. In effect it is back to the same Canadian point, and that's coasting.

• 1710

Mr. Angus: But it wouldn't be a Canadian-based industry that would be offering that service?

Mr. Bowie: Not necessarily. In Vancouver it is not a Canadian-based industry, but it generates a couple of billion dollars in activity for Canada.

Mr. Angus: Is this the only way to open up the door by putting that line around Montreal, or wherever it is?

Mr. Bowie: As far as we have been able to determine, yes.

Mr. Keyes: Can I dovetail you? One of the presenters this morning suggested by amendment to the bill, speaking directly of the Anticosti Line and everything west:

no passengers shall be transported by water either directly or by way of a foreign port in any ship other than a Canadian ship from one place in Canada to another place. . . both of which places are situated within the area comprising the Great Lakes. . .

By making green what is essentially red, because it still is within our Canadian borders, the argument by our witnesses earlier today suggests, why are we protective of waters—and it looks very obvious, by the way—that are red, which in

[Traduction]

Le président: D'accord.

M. Angus: Certains ont proposé que nous repoussions cette ligne jusqu'à la ligne d'Anticosti ou que nous utilisions la définition des eaux intérieures. Vous avez cherché à assurer un juste équilibre, mais qu'arriverait-il si le comité modifiait la définition, comme l'ont proposé au moins deux de nos témoins? Qu'est-ce qui arriverait à votre zone marquée en vert?

M. Bowie: Ce qui a été proposé, c'est que la zone en vert devienne une zone en rouge, que toutes les eaux intérieures soient traitées de la même façon. Essentiellement, les espoirs de Montréal et de Québec et d'autres villes situées le long du Saint-Laurent d'implanter une industrie des croisières analogue à celle de Vancouver seraient déçus.

M. Angus: Pourquoi? Il se fait tard et je m'y perds. Il va falloir que vous me mettiez les points sur les i.

M. Bowie: Si vous vouliez offrir des croisières à partir de Montréal—disons le long de la côte est, puis retour à Montréal—si la définition était modifiée et que les zones en vert devenaient des zones en rouge, il faudrait alors parler de cabotage.

M. Angus: Excuse-moi, mais vous avez dit de Montréal à un lieu situé sur la côte est?

M. Bowie: Disons un voyage à Boston avec Montréal comme destination finale, un voyage semblable aux croisières en Alaska.

M. Angus: Pourquoi parlerait-on de cabotage si aucun passager ne débarquait?

M. Bowie: C'est exact, si aucun passager ne débarquait. Il existe un marché à Montréal pour des croisières le long de la côte est. Les gens monteraient à bord du navire à Montréal et iraient à Boston ou ailleurs pour ensuite revenir à Montréal. Ce serait du cabotage. Si la définition donnée ici était rejetée. En fait, le lieu de départ et la destination seraient les mêmes au Canada, et c'est du cabotage.

M. Angus: Et ce ne serait pas une industrie implantée au Canada qui offrirait ce service?

M. Bowie: Pas nécessairement. À Vancouver, ce n'est pas une industrie canadienne, mais elle entraîne des activités de quelques milliards de dollars au Canada.

M. Angus: Est-ce que ce serait la seule façon d'ouvrir la porte, c'est-à-dire de tracer cette ligne autour de Montréal?

M. Bowie: C'est la seule façon dont nous avons pu y arriver, oui.

M. Keyes: Puis-je ajouter quelque chose? L'un des témoins de ce matin a proposé la modification suivante au projet de loi, au sujet précisément de la ligne d'Anticosti et de tout ce qui se trouve à l'ouest:

aucun passager ne peut être transporté, directement ou en passant par un navire autre qu'un navire canadien d'un lieu à un autre au Canada. . . lieux tous deux situés dans la région comprenant les Grands Lacs. . .

Pourquoi ne pas convertir en vert une bonne partie de la zone en rouge, parce qu'elle se situe quand même à l'intérieur de nos frontières canadiennes, et, comme nous l'ont dit nos témoins plus tôt aujourd'hui, pourquoi

[Text]

essence, probably for a little while anyway, you are not going to get too many cruise ships on? That leaves the Montreal-east coast run. These witnesses and the shipbuilders and the representatives of the seafarers are saying, look, they are Canadian waters; why aren't we protecting those waters for Canadian industry?

I understand your "coasting" explanation, but it doesn't satisfy my desire to see a more Canadian-oriented industry, and the term "Canadian" being used to coasting which may occur in what you have coloured green today.

Mr. Bowie: Essentially what we are saying is that all of these waters—the yellow, the red, the green, the blue—on the map are Canadian waters. The distinction is between inland waters and coastal waters. All we are saying in this definition is that we are treating the green area the same as the coastal Canadian waters, as opposed to the inland Canadian waters. We are treating them that way essentially because the port of Montreal, for example, operates as an ocean port. It derives its business from international trade. It is very similar to Halifax and to Vancouver in that way.

Mr. Keyes: So you are saying Montreal depends on, let's say, an international cruise ship coming in from Rotterdam, or the *Princess* or any of these cruise ships parking in Montreal and people getting off and spending a fortune and getting back on, etc. You are saying that if we suddenly decide to colour that red, everything will change and the ships won't be able to come, or the people won't be able to get off their ship and spend money in Montreal?

Mr. Bowie: I am not saying that international voyages won't continue. What I am saying is that treating it the same as coastal ports, which it essentially is in practical terms, allows the cruise ship industry to grow and develop in that area as a Canadian-based type of industry.

Mr. Keyes: Then why isn't it yellow?

Mr. Bowie: For the purpose of this definition it is an inland water; there is no question. You have to make a distinction between coastal waters and inland waters. It is just to use the appropriate terminology and to describe the waters you are talking about and which particular criteria apply to it.

Mr. Keyes: This is confusing.

Mr. Antoine Côté (Senior Adviser Marine, Department of Transport): It is because in paragraph (b) we refer to rivers and lakes, and the St. Lawrence River is also a river. Therefore, we had to make sure that the word "river" is defined correctly to permit the use of Montreal and Quebec City under the next paragraph, not under paragraph (b). That is why we have that clear definition of the green; it comes from the wording of paragraph (b). If we had left that open, the whole St. Lawrence River as far as Anticosti would be considered exactly the same as the Great Lakes and the St. Lawrence west of St. Lambert lock.

[Translation]

protégerions—nous des eaux—et cela me paraît assez évident, soit dit en passant—qui sont en rouge, ou qui, pendant un certain temps probablement, ne seront pas fréquentées par de trop nombreux navires de croisière? Il reste le corridor Montréal-côte est. Ces témoins et les constructeurs de navire de même que les gens de mer se demandent pourquoi, étant donné qu'il s'agit d'eaux canadiennes, nous ne les protégeons pas pour l'industrie canadienne?

Je comprends votre explication au sujet du «cabotage», mais elle ne satisfait pas mon désir de voir une industrie qui favorise davantage le Canada, et le terme «canadien» utilisé pour le cabotage qui peut se faire dans la zone marquée en vert.

M. Bowie: Ce que nous voulons dire, c'est que toutes ces eaux—en jaune, en rouge, en vert, en bleu, sur la carte sont des eaux canadiennes. La distinction se situe entre les eaux intérieures et les eaux côtières. Tout ce que nous disons dans cette définition, c'est que nous traitons la zone en vert de la même manière que les eaux côtières canadiennes, par opposition aux eaux intérieures canadiennes. Nous avons choisi de le faire parce que le port de Montréal, par exemple, sert de port océanique. Il profite du commerce international. La situation est très analogue en ce sens à celle qui existe à Halifax et à Vancouver.

M. Keyes: Vous voulez donc dire que Montréal a besoin, disons, d'un navire de croisière international qui vienne de Rotterdam, ou du *Princess* ou de tout autre navire de croisière qui y ferait escale et dont les passagers descendraient à terre pour dépenser une fortune pour ensuite remonter à bord. Vous dites que si nous décidons soudain de colorier cette zone en rouge, tout changera et les navires ne pourront plus y venir, ou que les gens ne pourront pas descendre de leur bateau et dépenser de l'argent à Montréal?

M. Bowie: Je n'ai pas dit que les voyages internationaux allaient cesser. Ce que j'ai dit, c'est que si l'on réservait à Montréal le même sort qu'aux ports côtiers, ce qu'elle est en fait, l'industrie des navires de croisière pourrait croître et se développer dans cette région en tant qu'industrie canadienne.

M. Keyes: Pourquoi alors cette zone n'est-elle pas en jaune?

M. Bowie: Pour les besoins de cette définition, il s'agit d'eaux intérieures; cela ne fait aucun doute. Il faut faire une distinction entre les eaux côtières et les eaux intérieures. Il faut utiliser la terminologie appropriée et décrire les eaux dont on parle et préciser quels critères s'y appliquent.

M. Keyes: On s'y perd.

M. Antoine Côté (conseiller principal—maritime, Ministère des transports): C'est parce qu'il est question à l'alinéa b) des lacs et cours d'eau et que le fleuve Saint-Laurent est aussi un cours d'eau. Il nous fallait donc nous assurer que le terme «cours d'eau» était défini correctement pour que Montréal et la ville de Québec soient assujetties à l'alinéa suivant, pas à l'alinéa b). C'est pourquoi nous avons cette définition claire de la zone en vert? Elle vient du libellé de l'alinéa b). Si nous n'avions pas apporté de précisions, tout le Saint-Laurent, aussi loin que l'Île d'Anticosti, aurait été considéré exactement de la même manière que les Grands Lacs et le fleuve lui-même à l'ouest de l'écluse de Saint-Lambert.

[Texte]

[Traduction]

• 1715

Mr. Angus: Is that how it is today? Is it all red today right from Thunder Bay to Anticosti Island?

Mr. Bowie: We're getting into two different areas here. In terms of what is an inland water and what is not an inland water, we're not attempting to change the definition. That's an accepted definition in the Canada Shipping Act. Anything west of Anticosti Island on the St. Lawrence River is part of the inland waters. The only reason we're making a distinction between the green and the red for inland waters is so that the rules will be different for that section of the inland water system versus the red section.

Mr. Angus: I understand that. What I am asking is, what are the rules today? Are they red rules, green rules, yellow rules?

Mr. Bowie: In terms of cruise?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Bowie: Would you like to respond to that? It's a little bit unclear, which is one of the reasons why we're trying to clarify it through this bill.

Mr. Côté: We have been told for many years that a ship leaving Vancouver and going to Skagway, Alaska, and coming back to Vancouver is coasting in Canada. But Revenue Canada apparently will close its eyes and not charge the duty. There is an uncertainty in the current definition, and this bill is trying to clarify that, to make sure that when a ship is going from Vancouver to Alaska and back to Vancouver it's an international movement, not a coasting movement. That's the reason why we are trying to be very, very specific with that colour code.

Even if you go, for example, from Montreal—and this is administered roughly based on the Canada Shipping Act—even if you go to a foreign port and you come back to Montreal, it's a coasting trade movement subject to all duties and tax. That's one of the main reasons we are told that foreign shipowners cannot operate cruise ships in Canada. We are trying to make it clear that they can come into Montreal, call at a foreign port, come back to the same port, and there is no duty. It's an international voyage, and the rules are clear.

If we were to accept what is proposed, to move the line to Anticosti so that a ship cannot leave Montreal, go to a foreign port and come back to Montreal because it would be considered coasting, it would not solve any problems, because the cruise operators have initiated this operation only out of Rochester or Chicago, come down to Montreal and then to Quebec City and back to Chicago or whatever port of origin in the U.S. It would not be coasting in Canada. They would still come to our ports and go in transit and we would lose all the benefit of changing passengers in our port. The real reason why we can make money with the passengers calling at the port is where 400 or 500 passengers leave the ships,

M. Angus: Est-ce la situation actuellement? La zone est-elle aujourd'hui toute rouge de Thunder Bay à l'Île d'Anticosti?

M. Bowie: Il s'agit de deux questions distinctes. Nous n'avons pas cherché à modifier la définition de ce que sont les eaux intérieures. C'est une définition acceptée dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Toutes les eaux à l'ouest de l'Île d'Anticosti sur le Saint-Laurent font partie des eaux intérieures. La seule raison pour laquelle nous faisons une distinction entre le vert et le rouge, pour ce qui est des eaux intérieures, est que nous tenons à ce que les règles soient différentes pour cette partie des eaux intérieures par opposition à la section en rouge.

M. Angus: Je comprends. Ma question est la suivante: Quelles sont les règles actuellement? Y a-t-il des règles rouges, des règles vertes, des règles jaunes?

M. Bowie: Pour ce qui est des croisières?

M. Angus: Oui.

M. Bowie: Aimeriez-vous répondre à cela? Les choses ne sont pas très claires, c'est une des raisons pour lesquelles nous avons essayé d'apporter des précisions dans ce projet de loi.

M. Côté: On nous dit depuis de nombreuses années qu'un navire qui partirait de Vancouver et irait à Skagway, en Alaska, pour revenir à Vancouver ferait du cabotage au Canada. Apparemment, Revenu Canada ferme les yeux et n'impose pas de droits. La définition actuelle porte à confusion et c'est ce à quoi le projet de loi cherche à remédier en précisant que lorsqu'un navire va de Vancouver jusqu'en Alaska pour ensuite revenir à Vancouver, il effectue un voyage international et ne fait pas du cabotage. C'est la raison pour laquelle nous essayons d'être très, très précis, au sujet du code des couleurs.

Même si vous partez, par exemple, de Montréal—et je me fie à la Loi sur la marine marchande du Canada—même si vous faites escale dans un port étranger pour ensuite revenir à Montréal, il s'agit de cabotage assujéti à tous les droits et taxes. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles, nous dit-on, les propriétaires de navires étrangers ne peuvent exploiter de navires de croisière au Canada. Nous voulons qu'il soit clair qu'ils peuvent venir à Montréal, faire escale dans un port étranger et revenir au même port tout en ne payant pas de droits. C'est un voyage international, et les règles sont claires.

Si nous devons accepter ce qui est proposé, repousser la ligne jusqu'à l'Île d'Anticosti, de sorte qu'un navire ne pourrait pas partir de Montréal, faire escale dans un port étranger et revenir ensuite à Montréal parce que ce serait considéré comme du cabotage, cela ne réglerait aucun problème parce que les exploitants de navires de croisière partiraient tout simplement de Rochester ou de Chicago, viendraient à Montréal et puis à Québec pour ensuite retourner à Chicago ou dans un autre port américain. Ce ne serait pas du cabotage au Canada. Il n'en demeure pas moins que ces navires feraient escale dans nos ports et que nous perdriions tous les avantages qui découlent du changement de

[Text]

come to our city, go to our hotels, use taxis and so on. The real money-maker is when the passengers are changing.

So when we make Montreal or Quebec City or any port in that green section open to an international voyage, we are trying to maximize the benefit of the call in Canada. If we had taken the same attitude on the Great Lakes, because we don't have any size cutting mark, any ship coming from Alexandria Bay could come and compete unfairly with somebody from Gananoque. They're so close, and we are not making any difference between a world-class ship and a small excursion boat. That's why we had to take that very strict restriction in the red area and be more open in the green area, which is green and could be yellow, as Mr. Keyes said, because we use the green only to show that it's a part of the St. Lawrence River that will fall under paragraph (b) if we had not made that green.

• 1720

Mr. Bowie: Mr. Chairman, perhaps I could move on to the specific concerns that were raised during the last week or so. Some of these questions might be clarified as we come to those.

Starting with the North West CruiseShip Association, they recommended some changes to the coasting trade and the technical call definitions. The intent of the change was to ensure that it was clear that sightseeing stops would be allowed as part of the cruise itinerary. The department concurs with the recommended changes and believes that these changes would be widely supported by the industry. Although we feel that the current definition provides for calls at intermediate ports and was intended to do that, the changes would certainly make this intent clearer in the bill and avoid any possibility of misunderstanding.

The second recommendation by the North West CruiseShip Association was a consequential amendment to paragraph 164(1)(h) of the Customs Act. Again, the intention here is to eliminate the ability in two separate acts to define what the coasting trade is. The department would also concur with that particular recommendation to allay the concerns that industry has with that particular aspect of it. We've provided the secretary with some wording that could be used should the committee decide to proceed with those changes.

Another issue we have been talking about relates to the St. Lambert demarcation line and the access to the Great Lakes that kind of definition provides. Under the bill, the foreign cruise ships would then be permitted to leave Montreal, go into the Great Lakes-St. Lawrence system back to Montreal. The domestic cruise industry is concerned that this will result in unfair competition.

[Translation]

passagers. Les seuls fois que nous pouvons faire de l'argent avec les passagers qui font escale dans nos ports, c'est lorsque 400 ou 500 passagers quittent le navire, viennent dans notre ville, vont dans nos hôtels, utilisent des taxis et ainsi de suite. C'est lorsqu'il y a un changement de passagers qu'il y a de l'argent à faire.

Ainsi, lorsque nous faisons en sorte que Montréal, Québec ou tout autre ville portuaire située dans la zone marquée en vert soient ouvertes à un voyage international, nous cherchons à maximiser les profits qui découlent d'une escale au Canada. Si nous avions adopté la même attitude au sujet des Grands Lacs, parce que nous n'avons pas de repère quant à la taille, tout exploitant d'un navire d'*Alexandria Bay* pourrait livrer une concurrence injuste à n'importe quel exploitant de *Gananoque*. La distance est tellement petite et nous ne faisons aucune différence entre un navire de classe internationale et un petit bateau d'excursion. C'est pourquoi nous avons dû faire preuve d'une plus grande rigueur pour la zone en rouge et de plus de souplesse pour la zone en vert, mais qui pourrait tout aussi bien être en jaune, comme M. Keyes l'a dit, parce que nous utilisons le vert seulement pour montrer que c'est une partie du Saint-Laurent qui aurait été assujettie à l'application de l'alinéa b) si nous n'avions pas utilisé le vert.

M. Bowie: Monsieur le président, je me propose d'aborder un certain nombre de points précis qui ont été évoqués il y a à peu près une semaine. Nous pourrions peut-être éclaircir toutes ces questions au fur et à mesure.

Tout d'abord, la Northwest CruiseShip Association a recommandé un certain nombre de changements dans la définition du cabotage et des escales techniques. Les changements demandés visent à s'assurer que les escales touristiques fassent bien partie de l'itinéraire de la croisière. Le ministère est d'accord avec les changements demandés et il pense qu'ils seront largement appuyés par le secteur concerné. Même si, à notre avis, la définition actuelle prévoit bien la possibilité de faire escale en chemin dans des ports et que telle avait toujours été l'intention, les changements qui seraient ainsi apportés rendraient cette intention plus claire dans le projet de loi et éviterait tout malentendu.

La deuxième recommandation faite par la Northwest CruiseShip Association porte sur une modification importante à apporter à l'alinéa 164(1)(h) de la Loi sur les douanes. Là encore, l'intention est de faire en sorte que l'on ne puisse pas définir le cabotage dans deux lois différentes. Le ministère est d'accord ici aussi avec cette recommandation, de façon à dissiper toutes les craintes que le secteur concerné peut avoir à ce sujet. Nous avons fait parvenir au secrétaire une formulation que l'on pourrait utiliser si le comité décidait d'adopter ces modifications.

Nous avons aussi évoqué le problème de la ligne de démarcation de Saint-Lambert et de la possibilité d'accès aux Grands Lacs que prévoit ce type de définition. Aux termes du projet de loi, les navires de croisière étrangers seraient autorisés à partir de Montréal, à naviguer dans le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent et à revenir à Montréal. L'industrie nationale des croisières craint qu'il en résulte une concurrence déloyale.

[Texte]

Certainly this is a policy question, and it deals with the trade-off between protecting the Canadian tour boat industry and providing opportunities for the Canadian tourism industry. If cruises from Montreal were prohibited from entering into the seaway system, this would then reduce the potential for increased tourism.

On the other hand, I think it's important to recognize that the physical restrictions of the lock system, and the various ports that could be visited in there, limit the size and type of passenger vessels that could access into this area. For example, of the 11 cruise ships that visited Montreal during 1991, only 3 of those would in fact be able to transit the seaway because of physical limitations. The carrying capacity of these three ships is about 200 passengers or so.

One of the other issues that was raised related to whether or not the old Port of Montreal is considered to be above or below the St. Lambert lock. It's certainly the intent of the policy that the old Port of Montreal would be considered below the lock, since the wording, which currently says "northeast of the St. Lambert Lock" would seem to be confusing, because even though it's downstream in geographic terms it's actually west of the lock.

We might suggest that the term "northeast of St. Lambert Lock" could be replaced by "north of the Victoria Jubilee Bridge" which would make it very clear in terms of what portions of the river would apply with regards to this definition. If you want to see that on a map, perhaps later on we could indicate that to you. So "north of the Victoria Jubilee Bridge" would be certainly an acceptable change as far as the department is concerned.

The CPVA, the Canadian Passenger Vessel Association, expressed concerns about U.S. operators circumventing the coasting trade by picking up Canadian passengers at a Canadian port, dropping them off at a U.S. port, and then returning them to Canada by some other mode. They have recommended this problem could be avoided by using the phrase "or by ship in any other mode" specifically for voyages less than 24 hours in inland waters.

This phrase, in fact, was purposely not applied to the carriage of passengers due to the kind of anomalies that this kind of definition could create. For example, if that was in there it could be said that a voyage to Japan by ship and return by air would then be classified as coasting trade. Now, I'm just talking in general terms, if you said by sea and by land. That's essentially why it wasn't in there.

Now, the 24-hour provision would resolve that specific anomaly with regards to long-term voyages but it could jeopardize existing transborder ferry services currently operating in the lakes, whereby a return to Canada by

[Traduction]

Il y a là évidemment une décision politique à prendre, puisqu'il s'agit de faire la part des choses entre la protection de l'industrie canadienne des croisières et les possibilités offertes à l'industrie canadienne du tourisme. Si les navires de croisière en provenance de Montréal ne pouvaient pas pénétrer dans le réseau de la voie maritime, le développement du tourisme en souffrirait.

D'un autre côté, je considère qu'il est important de bien comprendre que le mécanisme des écluses ainsi que les différents ports qu'il est possible de visiter à l'intérieur de ce réseau imposent certaines limites physiques, limites quant à la taille et au type de navires de passagers pouvant accéder au réseau. Ainsi, sur les 11 navires de croisière qui ont fait escale à Montréal en 1991, trois seulement étaient en mesure de pénétrer dans la voie maritime en raison des limites physiques que cela implique. Ces trois navires étaient en mesure de transporter quelque 200 passagers.

Ce que l'on voulait savoir aussi, c'était si le Vieux-Port de Montréal doit être considéré comme étant situé en amont ou en aval de l'écluse de Saint-Lambert. Il est évident que dans l'esprit de la politique, le Vieux-Port de Montréal doit être considéré comme étant en aval de l'écluse. Mais la formulation actuelle en anglais, northeast of the Saint-Lambert lock, apparaît confuse, parce que si le port se situe bien en aval, il est en fait à l'ouest de l'écluse.

Nous proposons que la formulation en anglais northeast of Saint-Lambert lock soit remplacée par *north of the Victoria Jubilee Bridge* (en aval du pont Victoria), ce qui permettrait de mieux voir quels sont les tronçons du fleuve qui relèvent de cette définition. Si vous voulez, nous vous montrerons tout à l'heure à quoi cela correspond sur une carte. Si l'on modifiait la formulation pour adopter l'expression north of the Victoria Jubilee Bridge, ce serait tout à fait acceptable pour le ministère.

L'ACPNP, l'Association canadienne des propriétaires de navires de passagers, a exprimé la crainte que les organisateurs de voyages des États-Unis tournent la réglementation du cabotage en embarquant des passagers canadiens dans un port canadien, en les débarquant dans un port des États-Unis et en les ramenant au Canada par un autre mode de transport. Pour remédier à cette difficulté, l'Association a recommandé que l'on utilise l'expression «ou par bateau et tout autre mode de transport», plus précisément pour les voyages de moins de 24 heures dans les eaux intérieures.

Cette expression, d'ailleurs, n'était pas appliquée, à dessein, au transport des passagers, pour éviter les anomalies que seraient susceptibles de créer ce genre de définitions. Ainsi, si elle figurait ici, on pourrait dire qu'un voyage au Japon par bateau avec retour en avion serait du cabotage. Je parle là simplement en termes généraux, si l'on dit par mer et par terre. Voilà essentiellement la raison pour laquelle cela ne figure pas ici.

Bien sûr, la disposition sur les 24 heures résoudrait cette anomalie, en particulier pour ce qui est des voyages à long terme, mais elle risquerait de remettre en cause des services de traversiers qui fonctionnent à l'heure actuelle sur les lacs,

[Text]

another mode after taking a ferry service could then, in effect, render this international ferry service from Canada to the U.S. as coasting trade and, of course, that would have an impact on the existing operations.

• 1725

Mr. Keyes: Unless size limitations were brought forward. . .

Mr. Bowie: At the same time. If you used berths instead of a 24-hour sort of thing. . . a passenger ferry doesn't have any berths; it's basically just a one-hour trip. Even if you used a passenger-berth type of criteria, you would still get caught up with ferries, people who are going across to the states and coming back on bus, and someone saying this is now the coasting trade. It's not an international voyage because people have come back to Canada by bus. It certainly isn't the intent in this bill that even having a return ticket on a transborder ferry service therefore makes both of those voyages part of the coasting trade.

The other difficulty, though, is to try to monitor passengers. Once they've taken a cruise across to the States and got off, there's really no way of monitoring how they get back, no way of really enforcing such a law even if it was put in place.

Mr. Keyes: Therefore, when I said size of vessel, I meant that we're worried about the ferries being lumped in with coasting and a consideration of bigger ship with berths. If we're talking about a ferry that only holds so many people as compared to a cruise ship, which is a vessel that holds 500 or more, wouldn't a definition on numbers, maximum passengers, figure in in order to avoid what you're trying to avoid?

Mr. Bowie: You could also have very large ferry services, say, from Victoria to Seattle, carrying hundreds of passengers. If they then came back or sold a land ticket or had some sort of package deal to then say that this ferry service is coasting trade because somebody comes back by land, it could be a very large ferry.

It would be very difficult to monitor the activities as well as enforce anything with respect to this. Practically speaking, an operator could simply sell two tickets to get around the problem and just say they are two separate voyages, so you're really no further ahead by introducing this sort of thing.

Mr. Angus: Is there a legitimate concern that the existing wording could be abused?

Mr. Bowie: There's a legitimate concern, but we certainly see no evidence that this abuse is occurring or we have no expectation that this concern would occur.

[Translation]

un retour au Canada par un autre mode de transport après un premier passage en traversier risquant en effet de transformer le service de transbordeurs internationaux entre le Canada et les États-Unis en cabotage, d'où, bien entendu, des répercussions sur le fonctionnement des services existants.

M. Keyes: À moins d'imposer des limites de taille. . .

M. Bowie: Par la même occasion. Si vous reprenez le critère des couchettes au lieu de celui des 24 heures, par exemple. . . un traversier n'a pas de couchettes; dans l'ensemble, il s'agit d'une traversée d'une heure. Même en se servant du critère des couchettes-passagers, on aurait encore le problème des traversiers, des gens qui traversent les États-Unis et qui reviennent en autobus; on pourrait encore dire que c'est désormais du cabotage. Ce ne serait pas un voyage international puisque les passagers reviendraient au Canada en autobus. Il n'est certainement pas dans l'esprit de ce projet de loi de faire en sorte qu'un simple billet aller-retour sur un traversier intègre les deux parties du voyage au cabotage.

L'autre difficulté, cependant, c'est d'essayer de suivre les passagers. Une fois qu'ils ont entrepris une croisière à travers les États-Unis et qu'ils ont quitté le bateau, nous n'avons en fait aucune possibilité de savoir par quel moyen ils vont revenir, aucune possibilité de faire effectivement appliquer une telle loi au cas où on l'adopterait.

M. Keyes: C'est pourquoi, quand j'ai parlé tout à l'heure de la taille des navires, je craignais que les traversiers soient assimilés au cabotage et qu'on les confonde avec les gros navires équipés de couchettes. À partir du moment où l'on parle d'un traversier qui ne peut embarquer que tant de personnes comparativement à un navire de croisière, qui peut contenir 500 personnes ou plus, est-ce qu'une définition chiffrée, comportant un nombre maximum de passagers, ne remédierait pas au problème que vous essayez d'éviter?

M. Bowie: Il peut aussi y avoir de très gros traversiers, par exemple ceux qui font la traversée entre Victoria et Seattle, et qui transportent des centaines de passagers. S'il font l'aller-retour, si l'on vend des billets de transport par voie terrestre ou s'il y a un forfait, on va pouvoir dire que le service offert par le traversier est du cabotage parce quelqu'un revient par voie terrestre et parce qu'il peut s'agir d'un très gros traversier.

Il serait très difficile de suivre les gens et de faire respecter les dispositions de ce genre. Dans la pratique, l'organisateur de voyages pourrait tout simplement vendre deux billets pour tourner la difficulté et dire tout simplement que ce sont deux voyages distincts, de sorte que l'on n'irait pas bien loin avec ce genre de disposition.

M. Angus: Peut-on craindre légitimement que la formulation actuelle soit détournée de son objet.

M. Bowie: On peut légitimement le craindre, mais je n'ai absolument aucune preuve qu'il y a des abus, et nous ne nous attendons pas à des problèmes de ce genre.

[Texte]

The CPVA recommended that all voyages in inland waters be part of the coasting trade. We discussed that to a certain extent, and to reiterate, this proposal would seriously hamper the potential for development of a world-class cruise industry out of Montreal.

The suggestion was that major cruise operations would simply apply for a waiver for this kind of operation. Major cruise operations require really long lead times for planning of a service, for marking of a service. They really need commitments that the service is going to be allowed to proceed for a number of seasons. It is felt that the uncertainty associated with this requirement to have to apply for a coasting licence in order to operate a cruise in that area would not be really conducive to attracting world-class operators to, say, the Montreal or Quebec area.

I just want to clarify a suggestion made that where the bill talks about a resident of Canada as being someone who has to be identified in terms of an application for a waiver, this be changed to citizen of Canada. The intent of that "resident of Canada" was simply to ensure that when the NTA wanted to do a review of a particular application, there was someone named on the application who was a resident in the country they could get information from, if necessary, so that they could discuss the proposal. It was to provide access to an individual to allow the waiver to be dealt with in a swift and efficient manner. There is no real requirement that the individual be a citizen for that purpose.

• 1730

The other recommendation from the CPVA was that the term "regularly scheduled" be deleted from the definition. I'm not sure if you recall that particular situation, but there was an addition to the definition to accommodate the CPVA, the small cruise industry and the passenger industry in such a situation. If someone applied and said that there wasn't a vessel suitable and available to accommodate a particular need, we wanted to make sure there was a provision in there that if a Canadian scheduled service was available, the waiver wouldn't be approved because there would already be a Canadian service accommodating that particular need. That's why it was added.

So in the example brought up by the CPVA, in accordance with the rules for issuance of a licence to a foreign ship, in such a situation the licence clearly wouldn't be granted if a Canadian service was already in place. So we don't think the proposed change is really required.

Mr. Angus: What about their argument that the term "regularly scheduled" could be an open invitation for a foreign vessel owner to request entrance for the purpose of a charter that is not operated on a schedule? How do you respond to that?

[Traduction]

L'ACPNP a recommandé que tous les voyages dans les eaux intérieures soient assimilés au cabotage. Nous en avons discuté jusqu'à un certain point, et je répète que cette proposition remettrait sérieusement en cause le potentiel de développement d'une industrie des croisières d'envergure internationale à partir de Montréal.

Il a été proposé que l'on demande tout simplement une dérogation pour les grosses croisières. Les grosses croisières nécessitent une planification à très long terme pour que le service se concrétise. Les responsables ont absolument besoin d'être certains que le service va être autorisé pendant plusieurs saisons. On craint que les incertitudes liées à la nécessité de demander ainsi un permis de cabotage pour pouvoir organiser une croisière dans cette région n'attirent pas véritablement les gros exploitants de classe internationale dans la région de Montréal ou de Québec, par exemple.

J'aimerais maintenant préciser un certain nombre de choses au sujet de la proposition qui a été faite de parler dans le projet de loi de citoyens du Canada et non plus de résidents du Canada pour ce qui est de la personne habilitée à demander à bénéficier d'une dérogation. Cette mention «résident du Canada» n'a été placée là que pour s'assurer que lorsque l'ONT veut revoir une demande donnée, il y ait un nom qui figure sur la demande qui soit celui d'un résident du pays auprès duquel il serait possible de s'informer, si nécessaire, afin de discuter de la proposition. Il s'agissait de pouvoir contacter une personne afin de régler rapidement et efficacement le problème de la dérogation. Il n'y a pas de ce point de vue de véritable exigence de citoyenneté.

L'ACPNP a recommandé aussi que l'on ne fasse plus mention de «ligne régulière» dans la définition. Je ne sais pas si vous vous en rappelez, mais l'on a fait un rajout dans la définition pour tenir compte des besoins de l'ACPNP, du secteur des petites croisières et du secteur du transport des passagers dans une telle situation. Nous voulions nous assurer que si quelqu'un faisait une demande en alléguant qu'il n'y avait pas de navire disponible et en mesure de répondre à ce besoin particulier, il y ait bien une disposition dans le projet de loi prévoyant qu'à partir du moment où une ligne régulière canadienne faisait ce service, la dérogation ne serait pas accordée parce qu'une ligne régulière canadienne répondait déjà au besoin. Voilà pourquoi nous avons fait ce rajout.

Donc, dans l'exemple donné par l'ACPNP, conformément aux règles présidant à la délivrance d'un permis à un navire étranger, dans un tel cas, il est clair que le permis ne serait pas accordé à partir du moment où il existe déjà un service canadien. Nous ne pensons donc pas que le changement proposé soit vraiment nécessaire.

M. Angus: Que répondez-vous à l'argument de cette association, qui nous dit que l'expression «ligne régulière» pourrait revenir en fait à accueillir à bras ouverts le propriétaire d'un navire étranger qui demanderait à avoir accès, au titre d'un affrètement qui n'est pas une ligne régulière? Que répondez-vous à cet argument?

[Text]

Mr. Bowie: If I understood them correctly, what they are trying to say is that someone might come in and say they have a charter operation they want to put in place that's a scheduled operation and as a result they must be given a licence. What we're saying is that if the service is available, even if they're coming in with a charter, that argument wouldn't carry any weight because a scheduled service is available.

Mr. Keyes: What about this other ship and the temporary licence offering? I don't know if you're going to come to that not, but this ship, the *Kiisla*, is receiving a temporary licence and it has received one for four years?

Mr. Côté: I think the *Kiisla* has been played way too hard. The *Kiisla* is a Finnish ship that goes from Canada to the U.S. on a continuous basis. It is making an international movement. Once in a while during the wintertime or when there is no suitable ship... and we need to move something, the ship asks for a waiver. When the application is filed, the NTA goes to Irving and to all Canadian operators. If nobody is available to do the job, the *Kiisla* will be permitted to come in. But she comes in only once in a while for the odd trip in Canada. Her regular service is between Canada and the U.S.

Mr. Keyes: So if it could be demonstrated by a concerned body that the *Kiisla* was performing something and getting a waiver for doing that something when there was a Canadian vessel available to do it, then there could be problems. Somebody would have to answer for this.

Mr. Côté: If she was going to move between two Canadian ports?

Mr. Keyes: No, if as you suggest a temporary licence or waiver was given to her to transport between two Canadian ports because no one else could be found to do that, but then it can be demonstrated by a concerned body that someone is available to do that and the temporary licence or waiver was given without consideration of its Canadian identity, could they then pursue some kind of legal action?

Mr. Côté: What you are really saying is that if the NTA was not doing its job properly and a Canadian operator had not been canvassed, and he finds that he has a suitable ship and he has not been contacted, he has not been given a chance to have a suitable ship... I think that would be a court case. I'm not sure exactly how they would approach it but I think it would be possible for the Canadian operator to go to the NTA and complain that he has been deprived of his job. We have even seen that under the current system. There was a court case in Toronto and there was another one with regard to a seismic ship—

[Translation]

M. Bowie: Si j'ai bien compris ce qu'on nous a dit, il semble que quelqu'un pourrait venir nous dire qu'il désire mettre en place un service par affrètement qui constitue en fait un service régulier et qu'en conséquence il faut lui accorder un permis. Nous répondons à cela que si un service est déjà disponible, même si l'on propose un nouveau service par affrètement, l'argument tombe parce qu'une ligne régulière existe déjà.

M. Keyes: Que pensez-vous du navire dont on a parlé et de la possibilité d'offrir un permis temporaire? Je ne sais pas si vous allez aborder cette question, mais ce navire, le *Kiisla*, bénéficie d'un permis temporaire et il en a eu un pour quatre ans.

M. Côté: Je pense que l'on a fait trop de cas de l'exemple du *Kiisla*. Le *Kiisla* est un navire finlandais qui fait constamment la navette entre le Canada et les États-Unis. Il exploite une ligne internationale. De temps en temps en hiver ou lorsqu'il n'y a pas de navire disponible... lorsque nous avons besoin de transporter quelque chose, ce navire demande à bénéficier d'une dérogation. Lorsque la demande est remplie, l'ONT va voir Irving et tous les autres exploitants canadiens. Si personne n'est prêt à faire le travail, le *Kiisla* reçoit l'autorisation d'accès. Toutefois, il ne fait ce genre de voyage au Canada que de manière très épisodique. Sa desserte régulière, c'est entre le Canada et les États-Unis.

M. Keyes: Donc, si un organisme intéressé pouvait faire la preuve que le *Kiisla* assure un service et obtient une dérogation pour le faire alors qu'un autre navire canadien aurait été en mesure de s'en charger, il pourrait y avoir des difficultés. Quelqu'un devrait alors en assumer la responsabilité.

M. Côté: S'il assurait la liaison entre deux ports canadiens?

M. Keyes: Non, si, comme vous le laissez entendre, un permis temporaire ou une dérogation lui a été accordé pour assurer un transport entre deux ports canadiens parce que personne d'autre ne pouvait s'en charger, mais si un organe intéressé parvient à démontrer qu'il y avait quelqu'un d'autre pour le faire et que ce permis temporaire ou cette dérogation a été accordé sans égard pour la nationalité canadienne, pourrait-on envisager des poursuites judiciaires?

M. Côté: Ce que vous voulez nous dire par là, c'est si l'ONT ne faisait pas son travail et si un exploitant canadien avait été laissé de côté et s'il s'apercevait par la suite qu'il disposait d'un navire prêt à faire le travail mais qu'il n'avait pas été contacté, si on ne lui avait pas donné la possibilité de fournir les services d'un navire pourtant disponible... je crois que la justice serait saisie. Je ne sais pas exactement ce qui se passerait en réalité, mais je crois alors que l'exploitant canadien pourrait s'adresser à l'ONT pour se plaindre d'avoir été privé de son travail. Nous l'avons déjà vu dans le système actuel. Il y a eu une affaire en justice à Toronto et il y en a eu une autre au sujet d'un navire de séismologie...

[Texte]

[Traduction]

• 1735

Mr. Keyes: With all due respect, Mr. Côté, we're saying that the NTA, without consideration of searching out and ensuring that there's a Canadian vessel that can't do the job, issues a waiver to a foreign vessel to do a Canada-to-Canada port delivery. Then if somebody comes forward and says, listen, there is a Canadian vessel available to do that, the NTA says, oh, there is? Okay, take us to court.

Mr. Côté: It's not the way that works. As soon as an application is filed for a waiver—first it comes to Revenue Canada and a copy to the NTA. Before Revenue Canada can issue the licence to the foreign ship, it has to have in writing an advice from the NTA, saying that there is no suitable Canadian flag ship available. In order to write that, the NTA has gone out to the industry and everyone has come back and said they have no suitable ship.

This statement written by the NTA to Revenue Canada is backed up by its canvassing of the trade. So it's very doubtful that this type of situation could happen with regard to a ship like the *Kiisla*. At the time of the Canadian Transport Commission, the predecessor of the NTA, we went out to find a suitable small excursion ship for the port of Toronto and we could not find any. By the time we gave our advice to Revenue Canada, we discovered that there was a ship being built that we were not aware of. Revenue Canada went back to the applicant and said he could not have his waiver because there was a suitable ship. The applicant—the foreign ship—took Revenue Canada to court because they had incurred some costs in the meantime.

The waiver system has been in place for a long, long time, since 1940 or 1950. Since 1973 the current coasting trade exemption regulation has been administered in the same way it is going to be in the bill. It seems to work fine and the industry seems to like it. There are some problems sometimes, but in most cases when an application is filed with the NTA, the applicant has gone to the industry and made sure there is nobody available.

Mr. Angus: Mr. Chairman, to pursue that, Mr. Gralewicz suggested this morning that if the specifications are a ship that's painted yellow with a green stripe, which happens to be sitting right down the river, and they put in the request, that is who gets it, because nobody else can put it in place in time. How do you respond to that?

Mr. Côté: I will say that this is not the case. The administrator of the waiver system is not stupid. The types of situations that were referred to this morning come from a very clear fact. On many occasions large coal

M. Keyes: Excusez-moi, monsieur Côté, mais nous disons que l'ONT, sans prendre la peine de faire des recherches et de s'assurer qu'un navire canadien est prêt à faire le travail, délivre une dérogation à un navire étranger pour lui permettre d'assurer une liaison entre deux ports situés au Canada. Si quelqu'un vient alors protester pour dire qu'il y avait un navire canadien pour faire le travail, l'ONT lui répond simplement, ah, c'est ainsi? Vous n'avez qu'à nous traduire devant les tribunaux.

M. Côté: Ce n'est pas comme ça que ça se passe. Dès que la demande de dérogation est remplie—elle est tout d'abord envoyée à Revenu Canada et l'on fait parvenir une copie à l'ONT. Pour que Revenu Canada puisse délivrer un permis à un navire étranger, il lui faut avoir reçu un avis écrit de l'ONT lui indiquant qu'aucun navire battant pavillon canadien n'est disponible. Pour pouvoir écrire ça, il faut que l'ONT se soit adressé au préalable à l'ensemble des gens du secteur et que tout le monde lui ait répondu pour dire qu'il n'y avait pas de navire disponible.

La confirmation écrite ainsi envoyée par l'ONT à Revenu Canada s'appuie sur une enquête effectuée auprès des gens du secteur. Il est donc très peu probable qu'une telle situation puisse se produire au sujet d'un navire comme le *Kiisla*. À l'époque de la Commission canadienne des transports, aujourd'hui remplacée par l'ONT, nous avions cherché en vain à trouver un petit navire d'excursion répondant à une demande qui concernait le port de Toronto. Au moment de faire parvenir notre avis à Revenu Canada, nous avons découvert qu'il y avait un navire en construction que nous avions oublié. Revenu Canada a répondu au demandeur qu'il ne pouvait pas avoir sa dérogation étant donné qu'il y avait un navire disponible. Le demandeur—un navire étranger—a traduit Revenu Canada en justice parce que toute cette opération lui avait coûté de l'argent dans l'intervalle.

Le mécanisme des dérogations est en place depuis très longtemps, depuis les années 40 et 50. La réglementation actuelle qui prévoit une exemption pour le cabotage est administrée depuis 1973 de la même façon qu'elle va l'être dans ce projet de loi. Il semble qu'elle donne de bons résultats et les gens du secteur semblent l'apprécier. Il peut y avoir parfois des difficultés mais, dans la plupart des cas, lorsqu'une demande est déposée auprès de l'ONT, le demandeur a déjà fait son enquête dans l'industrie et s'est assuré qu'aucun navire n'était disponible.

M. Angus: Monsieur le président, sur ce point précis, M. Gralewicz nous a fait comprendre ce matin que si l'on exigeait dans la demande un navire peint en jaune avec une bande verte, qui se trouve justement être le navire qui attend à quelques encablures, si l'on fait figurer ce genre d'exigence dans la demande, c'est ce navire qui va être retenu, parce que personne d'autre ne sera là à temps pour faire le nécessaire. Que répondez-vous à ça?

M. Côté: Je réponds que ça ne se passe pas comme ça. L'administrateur chargé des dérogations n'est pas stupide. Les situations du type de celles dont on a parlé ce matin correspondent à une réalité très précise. Il arrive bien

[Text]

carriers—500,000 tonners or 300 tonners—are loaded in the Middle East with crude oil. Those ships will go to the ocean at very slow speed, because they have no destination. All of a sudden, this load of crude oil goes on auction, say, in Amsterdam. Somebody buys it, and it could be Irving. All of a sudden, Irving ends up with 300,000 or 400,000 tonnes of crude oil. Irving cannot accommodate 300,000 tonnes, so he will sell 150,000 tonnes to a Canadian—it could be Shell, it could be anyone.

In the meantime, the ship is proceeding to Saint John. Two days before the ship arrives in Saint John, somebody's going to look for two 80,000 tonners to move that—the one who bought the 150,000 tonnes will look for a ship to move his oil. He didn't know two days before that he was going to do it. That's the type of situation that they were referring to this morning.

The operator had only five days or six days to offload the ships, by three ships of 60,000 tonnes each going from Saint John to Portland, Maine, pumped to Montreal to the refinery. So it was a movement of coasting trade, because the cargo went from Saint John, the Canadian port, to Montreal, another Canadian port, via a foreign port and the pipeline, and that is the type of situation you often see. At the last minute a shipper is forced to respond to a need like this.

• 1740

Mr. Angus: But the other evidence given was that in the case of the Irving request, they asked for three ships for 30 days. If it is the same kind of scenario of their buying on the spot market and suddenly having a large amount of crude to transport. They are not going to have that bulk carrier sitting at a Canadian port directly unloading, day after day, to a series of ships. They will put it in land storage for further transportation. So there is not the same urgency because it is already stored and it can be moved on a regular basis by Canadian ships, as opposed to getting an exemption for three of the 80,000-tonne tankers.

Mr. Côté: First, the 30 days refers to the fact that when a ship is applying for waiver, the duty part is paid on 1/120th of the fair market value of the vessel per month. So they say it will be for 30 days for payment purposes, but the ship is not used for 30 days. It could be used for only two days but she will be paying a duty for 30 days.

Mr. Angus: In terms of your comment about the Finnish ship going between an American port and a Canadian port, where was the product being sourced? Was it Canadian crude or gasoline or what have you being transported to the United States, or vice versa?

Mr. Côté: I cannot tell you. It could be both. She is a very sophisticated ship, able to carry chemicals and all kinds of gas.

[Translation]

souvent que de très gros navires—des navires de 300,000 tonnes ou de 500,000 tonnes—soient chargés au Moyen-Orient de pétrole brut. Ces navires se déplacent dans l'océan à très petite vitesse, parce qu'ils n'ont pas de destination fixe. Soudainement, ce chargement de pétrole brut est mis aux enchères, à Amsterdam, par exemple. Il y a un acheteur et ce peut très bien être Irving. Du jour au lendemain, Irving se retrouve avec 300,000 ou 400,000 tonnes de pétrole brut sur les bras. Trois cent mille tonnes, c'est trop pour lui, de sorte qu'il en revend 150,000 tonnes à un Canadien—ce peut être Shell, ce peut être quelqu'un d'autre.

Pendant ce temps, le navire se dirige vers Saint John. Deux jours avant l'arrivée du navire à Saint John, il y a quelqu'un qui va être à la recherche de deux navires de 80,000 tonnes pour acheminer toute cette cargaison—l'acheteur des 150,000 tonnes voudra faire transporter son pétrole. Deux jours avant, il n'avait aucune idée qu'il aurait de tels besoins. Voilà le genre de situations auxquelles nous nous référerions ce matin.

L'armateur n'avait que cinq ou six jours pour transporter la cargaison sur trois navires de 60,000 tonnes chacun allant de Saint John à Portland (Maine), le pétrole étant alors pompé jusqu'à la raffinerie de Montréal. Il s'agissait alors d'un mouvement de cabotage, puisque la cargaison est allée de Saint John, un port canadien, jusqu'à Montréal, un autre port canadien, en passant par un port étranger et par l'oléoduc, et c'est une situation que l'on voit souvent. Le chargeur est forcé de répondre à des besoins comme celui-là à la dernière minute.

M. Angus: Mais il a été prouvé par ailleurs que dans le cas d'Irving, la demande portait sur trois navires pendant 30 jours. Ce n'est pas le même scénario que celui de l'achat sur le marché à la demande qui entraîne soudainement un afflux de pétrole brut qu'il faut alors transporter. Il ne va pas y avoir dans ce cas un énorme pétrolier amarré à un port canadien et déchargeant directement, jour après jour, le pétrole pour l'embarquer sur d'autres bateaux. On va entreposer ce pétrole à terre en attendant de le reprendre. Il n'y a donc pas une telle situation d'urgence, parce que le pétrole est déjà entreposé et parce qu'il est possible de le transporter régulièrement à l'aide d'un navire canadien, sans avoir pour cela à obtenir une dérogation pour trois pétroliers de 80,000 tonnes.

M. Côté: Tout d'abord, ces 30 jours s'expliquent par le fait que lorsque le navire demande une dérogation, les droits sont payés sur le 1/120^e de la juste valeur sur le marché du navire par mois. Aux fins du paiement, on prévoit donc 30 jours, mais le navire n'est pas utilisé pendant tout ce temps. Il va parfois être utilisé pendant deux jours seulement tout en payant des droits correspondant à 30 jours.

M. Angus: Au sujet de ce que vous nous avez dit du navire finlandais qui fait la navette entre un port des États-Unis et un port canadien, d'où proviennent les marchandises transportées? S'agit-il d'essence ou de pétrole brut canadien? Qu'est-ce qui est transporté vers les États-Unis ou à partir des États-Unis?

M. Côté: Je n'en sais rien. Ce pourrait être les deux à la fois. C'est un navire très perfectionné, qui peut transporter des produits chimiques et toutes sortes de gaz.

[Texte]

Mr. Angus: I appreciate that it is a foreign carriage from one country to another, but given that it is in the inland waters of both countries, are you telling me that the law is so open-ended that any foreign-flag vessel can perform transit between a Canadian port and an American port and nobody can say no?

Mr. Côté: I think that is the case. We have seen that on many occasions. There is no difference between Windsor or Sarnia to Toledo or Nova Scotia or any east coast port. It is an international movement.

Mr. Bowie: But certainly the practice in the Great Lakes—I do not know the percentage; a high percentage of the Great Lakes transborder activity is carried out by Canadian or American. . . In fact, the economics of it is that the majority of it is carried by Canadian shipowners.

If I could elaborate on the issue with respect to the elimination of the waiver system in the Great Lakes, certainly the department feels that there is a requirement for a waiver system, that there are instances where shippers do require an immediate response from carriers from time to time. There are also certain goods and types of commodities that have to be moved, and the Canadian industry does not have the specialized type of equipment suited to moving that particular good.

The department does not believe the waiver system is being abused. I think the facts indicate that the number of waivers that have been issued over the last four years, for example, have been relatively stable within the industry. There have been about 40 to 50 waivers per year over that four year period, and that represents about 1% of the total coasting trade in Canada that is carried on this waived basis. So it is not a large volume of activity.

Mr. Wilson: I think it was the CPVA that raised concerns over the possibility of gambling boats and what not. Could you comment on that aspect of the trade? I am not aware of any, but do you have any comment to make on it relative to the jurisdiction and so on? We are curious as to who is in charge. Who controls what goes on within these waters? Is this provincial law, Canadian law, state law, and where does it begin and end?

• 1745

Mr. Bowie: I will ask Marc to outline the legal aspects.

Mr. Marc Gauthier (Legal Counsel, Department of Transport): This might be an appropriate time for me to introduce my colleague, John Young, whom I tasked to do a bit of research on the subject. I would like to ask John to come forward and make these points.

Mr. John Young (Legal Counsel, Department of Transport): Mr. Chairman, the position—and this is not to be construed as legal advice—is that gambling in—

[Traduction]

M. Angus: Je sais bien que c'est un transport international d'un pays à un autre mais, étant donné qu'il se fait dans les eaux intérieures des deux pays, dois-je comprendre que la loi est tellement souple qu'un navire battant pavillon étranger peut faire la navette entre un port canadien et un port des États-Unis sans que personne ne puisse y trouver à redire?

M. Côté: Je pense que oui. Nous l'avons vu à maintes reprises. Il n'y a aucune différence, que ce soit entre Windsor ou Sarnia et Toledo, ou encore la Nouvelle-Écosse ou tout autre port de la côte Est. Il s'agit d'un transport international.

M. Bowie: Il n'en reste pas moins que la pratique dans les Grands Lacs—je ne sais pas quels sont les pourcentages, mais un pourcentage élevé des activités transfrontières sur les Grands Lacs sont le fait de navires canadiens ou américains. . . D'ailleurs, les critères de rentabilité font que la majeure partie de cette activité est le fait d'armateurs canadiens.

Si vous me permettez de poursuivre sur cette question de la suppression du mécanisme des dérogations sur les Grands Lacs, il apparaît de toute évidence que le ministère considère que l'on a besoin d'un mécanisme de dérogation, qu'il y a des cas où les chargeurs ont besoin à l'occasion d'une réponse immédiate de la part des transporteurs. Il y a certains types d'articles et de marchandises qui doivent être transportés, et l'industrie canadienne ne dispose pas du matériel spécialisé devant permettre de transporter ces marchandises bien particulières.

Le ministère ne croit pas que l'on abuse du mécanisme des dérogations. Les statistiques nous montrent, à mon avis, que le nombre de dérogations accordées au cours des quatre dernières années, par exemple, est resté relativement stable dans tout le secteur. Il y a eu entre 40 et 50 dérogations par an pendant ces quatre années, ce qui représente quelque 1 p. 100 du commerce côtier au Canada ainsi effectué par voie de dérogation. Ce n'est pas énorme.

M. Wilson: Il me semble que c'est l'ACPNP qui s'est préoccupé d'une éventuelle présence de navires consacrés aux jeux et à ce genre de choses. Que pensez-vous de ce commerce? Je ne suis pas au courant d'une telle présence, mais avez-vous des observations à faire sur les questions de compétence territoriale ou sur des choses de ce genre? Nous aimerions savoir qui est responsable de ce dossier. Qui contrôle ce qui se passe dans ces eaux? Est-ce que cela relève de la législation provinciale, de la législation canadienne, de la législation des États, quelles sont les limites?

M. Bowie: Je vais demander à Marc de traiter les questions juridiques.

M. Marc Gauthier (conseiller juridique, ministère des Transports): C'est l'occasion pour moi de vous présenter mon collègue, John Young, à qui j'ai demandé de faire quelques recherches sur le sujet. J'invite John à vous en faire part.

M. John Young (conseiller juridique, ministère des Transports): Monsieur le président, du point de vue de la loi—et je ne voudrais pas que ça soit pris comme un avis juridique—les jeux d'argent. . .

[Text]

Mr. Gauthier: Only a caveat.

Mr. Young: —Canada is illegal. Broadly speaking, the Criminal Code outlaws all gambling with certain exceptions. The exceptions are minor gaming at agricultural trade and fisheries fairs, *pari mutuel* betting under licence, basically, from the Minister of Agriculture, and such range of gambling as the Criminal Code permits the governments of the provinces to permit. These are relatively limited ranges, so really gambling is illegal in Canada, subject to these exceptions in Canadian waters. Generally, I think if you construe the law strictly, it is illegal on Canadian ships, whether they are in the fisheries zones, the economic zone, if we had one, or in international waters anywhere.

Mr. Wilson: When the vessel is offshore within the inland waters in the St. Lawrence, is it the gaming law of Quebec that applies there, or are we talking about the general proscription federally?

Mr. Young: The position Quebec takes is that gaming is illegal in Quebec waters. They have taken no steps to legalize gaming, therefore gaming would be illegal pursuant to the Criminal Code of Canada.

Mr. Wilson: Quebec permits certain gaming on land.

Mr. Young: Yes, but only insofar as it is allowed by the Criminal Code, which covers a variety of things that I am not familiar with, such as gambling on Indian reserves, bingos and things of that nature run by Kinsmen or Rotary Clubs for charitable purposes and by churches where the money is spent on religious purposes.

Mr. Wilson: Of course, the position of a foreign vessel is the same within those waters.

Mr. Young: This position would be so. Gambling would not be permitted and is not permitted on foreign vessels within the St. Lawrence.

Mr. Wilson: The question embraces the moment you cross the line in the middle of Lake Ontario, or wherever, when the potential arises for the problem envisioned. I don't know whether anybody is going to get on a vessel to go out in the middle of one of the Great Lakes in order to gamble or not. I think the gamble would be getting on the vessel to begin with. Is there a potential problem there? I am interested in analysis of that aspect of the CPVA's concerns.

• 1750

Mr. Côté: I'd like to say something on that. I discussed that matter with Revenue Canada officials. They have identified all existing ferry services. Any new ferry service that tries to get into gambling will have to come forward to Revenue Canada long in advance. They have to put together an immigration and customs system to accommodate the newcomer in the trade. If he uses a facility that already exists for an international ferry service in one of the lakes, if they

[Translation]

M. Gauthier: Ce n'est qu'un avertissement.

M. Young: ...sont illégaux au Canada. De manière générale, le Code criminel interdit tous les jeux d'argent à quelques exceptions près. Ces exceptions sont les paris dont l'importance reste mineure dans les foires agricoles et piscicoles, les *paris mutuels*, les paris ayant reçu l'agrément, principalement, du ministre de l'Agriculture, et toute la gamme de jeux pour lesquels les gouvernements provinciaux sont autorisés par le Code criminel à accorder des permis. Cette gamme est relativement limitée et on peut dire en fait que les jeux d'argent sont illégaux au Canada, sous réserve de quelques exceptions dans les eaux canadiennes. De manière générale, si l'on interprète la loi de manière stricte, ils sont illégaux sur les navires canadiens, que ce dernier se trouve dans les zones de pêche, dans la zone économique, lorsque nous en avons une, ou n'importe où ailleurs dans les eaux internationales.

M. Wilson: Lorsque le navire se trouve au large des côtes dans les eaux intérieures du Saint-Laurent, est-ce que c'est la législation québécoise sur les paris qui s'applique ou est-ce qu'il y a une interdiction fédérale d'ensemble?

M. Young: Le Québec considère que les paris sont illégaux dans les eaux québécoises. Cette province n'a pris aucune mesure pour légaliser les paris et par conséquent ces derniers sont illégaux en vertu des dispositions du Code criminel du Canada.

M. Wilson: Le Québec autorise certains paris à terre.

M. Young: Oui, mais dans la mesure où ils sont autorisés par le Code criminel, ce qui recouvre un certain nombre de choses avec lesquelles je ne suis pas familiarisé, telles que les jeux d'argent dans les réserves indiennes, les bingos et des choses de cette nature organisées par les Chevaliers de Colomb ou les clubs Rotary à des fins charitables ou par des Églises pour des causes religieuses.

M. Wilson: Bien évidemment, la situation juridique des navires étrangers est la même dans ces eaux.

M. Young: Cette situation est la même. Les jeux d'argent ne sont pas autorisés et ne peuvent pas l'être sur les navires étrangers naviguant dans le Saint-Laurent.

M. Wilson: La question se pose à partir du moment où l'on traverse la ligne médiane du Lac Ontario, ou quelque chose comme ça, c'est là que l'on peut commencer à envisager les difficultés. Je ne sais pas si quelqu'un a jamais pensé à prendre un navire pour aller au milieu des Grands Lacs organiser des paris. A mon avis, le véritable pari ce serait déjà de monter sur ce navire. Peut-on entrevoir des difficultés dans ce cas? J'aimerais que l'on analyse les préoccupations de l'ACPNP de ce point de vue.

M. Côté: J'aimerais préciser quelque chose à ce sujet. J'ai discuté de cette question avec les responsables de Revenu Canada. Ils ont répertorié tous les services de traversier existants. Tout nouvel exploitant de traversier qui veut se lancer dans les jeux d'argent devra s'adresser à Revenu Canada longtemps à l'avance. Revenu Canada va devoir mettre sur pied un mécanisme d'immigration et de douanes tenant compte de la présence de nouveaux arrivants sur le

[Texte]

expand, or if they change the hours of operation, they have to come forward to Revenue Canada.

At that time, Revenue Canada will be in a position to know somebody is coming forward more for gambling purposes than for a ferry service. They will immediately identify the ship if it comes to pick up passengers in a Canadian port for gambling purposes; it falls under the coasting trade.

I have discussed that with them. They don't foresee any problem to administer the bill the way it is without having anything purposefully oriented to controlling gambling.

Mr. Bowie: Certainly it's a coasting trade activity if it comes back into Canada. It would be subject to the coasting trade laws. There is a danger they could go from Canada to the United States and then come back on a bus, but practically speaking, whether or not it is going to happen is anybody's guess.

Mr. Wilson: You can't do anything about it anyway.

Mr. Bowie: By the same token, people could get on the bus, cross the bridge and gamble over there. Do they have to get on the boat to do that? Certainly these things could happen.

Mr. Young: It might be hard for Canadian ships to compete, given the Criminal Code of Canada too, if gambling is a main part of the reason for going.

Mr. Wilson: That was the point. The waters are not level as far as potential gambling activities are concerned.

The Chairman: We invite you to carry on, Mr. Bowie.

Mr. Bowie: I'd like to address the suggestion that Canadian crews be used on temporarily imported ships. In most instances, I am sure you can appreciate, it's not practical and certainly not safe to say that if the ship is coming into Canada you have to use Canadian crews. There is a question of safety with regard to the familiarity of a Canadian crew with that particular vessel, how it operates and that sort of thing.

On a short-term basis, it is certainly felt that kind of approach would not be very practical. However, for long-term waivers, as you heard from Mr. Clarke this morning in his testimony with regard to the *Victorian Empress*, which is a U.S. ship operating in Canadian waters under a waiver, he does employ Canadians on that ship. That is at the insistence of immigration because for any long-term situation the operator has to respond to the requirements to employ Canadian labour.

[Traduction]

marché. Tous ceux qui utiliseront les installations d'une ligne internationale de traversiers déjà en place sur l'un des lacs, tous ceux qui voudront s'agrandir ou qui voudront modifier leurs horaires d'exploitation, devront se présenter devant Revenu Canada.

À ce moment-là, Revenu Canada pourra savoir si son interlocuteur s'intéresse davantage aux jeux d'argent qu'à la mise en place d'un service de traversier. Le navire qui embarque des passagers dans un port canadien pour les faire participer à des jeux d'argent sera immédiatement repéré; son activité relèvera du cabotage.

J'en ai discuté avec les responsables. Ils n'entrevoient aucune difficulté à administrer le projet de loi, tel qu'il est formulé à l'heure actuelle, et ils ne jugent pas nécessaire de rajouter expressément une disposition contre les jeux d'argent.

M. Bowie: C'est bien évidemment du cabotage à partir du moment où le navire revient au Canada. Il sera soumis aux lois sur le cabotage. Le risque, c'est que les passagers partent du Canada pour aller aux États-Unis et reviennent ensuite en autobus mais, dans la pratique, il est bien difficile de savoir ce qui va se passer.

M. Wilson: Il n'y a rien à y faire de toute façon.

M. Bowie: À ce compte, les gens peuvent toujours prendre l'autobus et traverser le pont pour aller jouer de l'autre côté. A-t-on besoin pour ça de prendre le bateau? Ce sont bien sûr des choses qui peuvent arriver.

M. Young: Les navires canadiens pourraient bien avoir du mal à exercer leur concurrence, compte tenu des dispositions du Code criminel du Canada, si le jeu est la principale raison du voyage.

M. Wilson: C'est ce que je voulais faire comprendre. Les eaux ne sont pas les mêmes pour tout le monde lorsqu'on en vient aux jeux d'argent.

Le président: Nous vous invitons à poursuivre, monsieur Bowie.

M. Bowie: Je parlerai maintenant de la proposition selon laquelle il convient d'employer des équipages canadiens sur les navires temporairement importés. Dans la plupart, vous le comprenez certainement, il n'est pas pratique et certainement pas très sécuritaire d'exiger que l'on ait recours à des équipages canadiens sur des navires qui arrivent au Canada. Il y a un problème de sécurité lié au fait que l'équipage canadien n'est pas familiarisé avec le navire en question, avec la façon dont il fonctionne, etc.

Sur le court terme, on considère à n'en pas douter que cette solution ne serait pas très pratique. Toutefois, pour ce qui est des dérogations à long terme, et vous l'avez entendu dire par M. Clarke dans son témoignage de ce matin au sujet du *Victorian Empress*, un navire des États-Unis exploité dans les eaux canadiennes en vertu d'une dérogation, on voit que ce navire emploie en fait des Canadiens. Les services d'immigration ont insisté pour qu'il en soit ainsi parce que sur le long terme, l'armateur doit répondre aux critères d'emploi d'une main-d'oeuvre canadienne.

[Text]

You can look at other cases. For example, if the west coast cruise operators were faced with the requirement to replace all of their existing crew with Canadian crew under those kinds of situations, they would simply withdraw their services from Canada and not provide them at all. I am also quite certain the North West CruiseShip Association would not really support that kind of proposal, recognizing the danger.

Where it is practical to employ Canadian labour, Immigration certainly pursues any applicant on that basis and attempts to obtain the maximum Canadian labour practicable under those situations.

• 1755

Mr. Angus: If I can respond for a second, I recognize the realities of the short-term requirements. But when you suggest that Canadian seafarers are perhaps less safe than \$150-a-month crew members from the Third World, who are rotated in and out of the cruise lines once a month or once every two months. . . I can't remember where it was, but there was one accident where the captain and most of the crew jumped, leaving the passengers to fend for themselves.

I'm sorry, sir, I don't buy that argument. I think we have a responsibility as legislators and you have a responsibility as a department official to ensure, if a vessel is coming into Canadian waters, that not just the ship itself be safe but also the operation. Qualified, competent Canadian crews could be easily instructed in terms of the operation of those vessels.

We do it all the time. I have been down at the SIU hiring hall. They'll go from a grain boat to a salty laker to a bulk loader. A lot of the jobs are similar. Maybe you need to deal differently with the masters, but to say that this would make it less safe is, I think, totally wrong.

Mr. Bowie: I'm sorry if I created that impression. I was attempting to say that certain positions within a ship's crew require an intimate familiarity with that ship. To suggest that they should be replaced by a Canadian crew. . . I am not at all questioning their competence. That is not the question here; rather, it's the familiarity with the particular vessel.

Certainly the point you have made in terms of non-skilled labour on ships operated in Canada. . . To reiterate, yes, Immigration Canada does negotiate with operators coming in on a temporary entry permit, depending on the realities and the practicalities of the situation, to ensure that the maximum amount possible of Canadian labour is used on those ships. As I said, Mr. Clarke's ship in the St. Lawrence is clear evidence that this is done.

[Translation]

On peut prendre d'autres exemples. Ainsi, un opérateur de croisière de la côte Ouest qui se verrait obligé de remplacer tout son équipage par un équipage canadien dans une telle situation, se retirerait purement et simplement du Canada en abandonnant son exploitation. Je suis tout à fait persuadé aussi que la North West CruiseShip Association n'appuierait pas vraiment ce genre de proposition, car elle en reconnaîtrait les dangers.

Lorsqu'il est faisable d'employer de la main-d'oeuvre canadienne, les services d'immigration font le nécessaire pour amener le demandeur à employer autant de Canadiens qu'il est possible de le faire dans ce genre de situations.

M. Angus: Si vous me permettez de vous répondre rapidement, je sais bien qu'il y a des exigences sur le court terme. Toutefois, lorsque vous laissez entendre que les marins canadiens sont peut-être moins en sécurité que des membres d'équipage en provenance du Tiers monde payés 150\$ par mois, que l'on fait passer d'une ligne de croisière à l'autre tous les mois ou tous les deux mois. . . Je ne me souviens plus où cela se passait, mais il y a un cas où le capitaine et la plupart des membres d'équipage ont sauté à la mer en laissant les passagers se débrouiller tout seuls.

Je regrette, mais je ne peux pas vous suivre sur ce point. Je crois que nous avons la responsabilité en tant que législateurs, et vous en tant que responsable ministériel, de nous assurer que lorsqu'un navire entre dans les eaux canadiennes, non seulement le navire lui-même mais l'ensemble de son administration offrent toutes les garanties de sécurité. Des marins canadiens qualifiés et compétents pourraient facilement être mis au courant du fonctionnement de ces navires.

Nous le faisons constamment. Je suis déjà allé voir comment ça se passait à la salle d'embauche du Syndicat international des marins. Ces derniers vont aussi bien travailler sur un céréalier que sur un vraquier en passant par un cargo chargé de sel sur les Grands Lacs. De nombreuses tâches sont les mêmes. Les relations sont peut-être parfois différentes avec les capitaines, mais dire qu'il y aurait alors moins de sécurité est totalement faux.

M. Bowie: Je suis désolé d'avoir pu donner une telle impression. Ce que je voulais dire, c'est qu'il y a certains postes devant être occupés par l'équipage du navire qui exigent que l'on soit très familiarisé avec le navire. Laisser entendre qu'on devrait remplacer ceux qui en sont chargés par des membres de l'équipage canadien. . . Je ne mets absolument pas en cause leurs compétences. Ce n'est pas de ça qu'il s'agit ici, mais de la nécessité d'être familiarisé avec le navire en question.

Bien évidemment, l'argument que vous avez fait valoir pour ce qui est de la main-d'oeuvre non spécialisée qui travaille à bord des navires exploités au Canada. . . Je vous répète que oui, qu'Immigration Canada négocie effectivement avec les armateurs qui demandent un permis d'accès temporaire, en tenant compte des réalités et de la situation en cause, pour s'assurer que l'on emploie au maximum de la main-d'oeuvre canadienne sur ces navires. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, le navire cité en exemple par M. Clarke sur le Saint-Laurent en est la parfaite illustration.

[Texte]

Mr. Angus: Would it not be appropriate, though, to put the power into a marine transport act as opposed to leaving it to Immigration to make that determination?

Mr. Bowie: I think the issue being raised is the applicability of the immigration laws to the coasting trade. Certainly the immigration laws are best administered by the immigration department.

I'll give another example of what I was trying to illustrate. As you know, KLM, for example, in another mode, flies from Amsterdam to Halifax and then from Halifax to Ottawa. Certainly there wouldn't be any suggestion that a Canadian crew would handle the flight from Halifax to Ottawa.

Mr. Angus: Actually, that has been suggested as a fall-back in terms of the Open Skies negotiations, that we have to cabotage.

Mr. Bowie: But a statement was made that this doesn't happen in other modes, and I think there are examples in other modes where the same treatment is accorded as in the coasting trade bill.

The Chairman: I would like to interject at this point to ask Mr. Bowie if he could give the committee some indication of how much more material he has to deal with. Perhaps we could get some feedback from members as to their feelings vis-à-vis questioning, because the time is pressing on. I think we should make a decision as to whether or not we can clean it up in 30 seconds or less.

Mr. Bowie: Mr. Chairman, as far as we're concerned we've addressed the key issues raised during the witness testimonies over the past few days. I'm quite prepared to—

Mr. Angus: I don't think you've touched on the last one, the built-in-Canada and refit-and-repaired-in-Canada recommendations by the Canadian Maritime Industries Association.

Mr. Bowie: The first thing I should say is that Bill C-33 is not a bill that deals with Canadian shipbuilding. That's not the intent of the policy.

• 1800

Mr. Angus: There is no bill.

Mr. Bowie: There is no bill. The responsibilities for shipbuilding, as Mr. Clarke clearly pointed out, are with the ISTC. Having said that, though, it's important to note that the needs of Canadian shipbuilders were, of course, taken into account in preparing the bill and developing the coasting policy for Canada. Although it's not a shipbuilding bill, we feel it does provide benefits for the shipbuilding industry.

For example, by encouraging a cruise industry that would not otherwise exist in Canada, it does provide opportunities for maintenance and repair of more foreign ships. I believe Mr. Clarke mentioned, in response to questions, the experience on the west coast where those shipyards are in fact benefiting from the cruise industry through repair activities.

[Traduction]

M. Angus: Ne serait-il pas préférable, toutefois, de faire relever ce pouvoir d'une loi sur le transport maritime au lieu de laisser au Service de l'immigration le soin de faire le travail?

M. Bowie: A mon avis, la question qui se pose est celle de l'application au cabotage des lois sur l'immigration. Il est bien évident que le ministère de l'Immigration est le mieux placé pour administrer les lois sur l'immigration.

Je vais vous donner un autre exemple de ce que je veux vous faire comprendre. Vous savez, par exemple, que KLM, en recourant à un autre mode de transport, exploite une ligne d'Amsterdam à Halifax, puis de Halifax à Ottawa. On imagine mal que l'on puisse demander qu'un équipage canadien assure le vol entre Halifax et Ottawa.

M. Angus: En fait, c'est ce qui a été proposé comme conséquence des négociations sur la politique de ciels ouverts, au sujet du cabotage.

M. Bowie: On a déclaré toutefois que ça ne se passait pas ainsi pour les autres modes de transport, et je crois que l'on voit dans d'autres modes de transport des exemples qui indiquent que l'on procède comme prévu dans ce projet de loi sur le cabotage.

Le président: Je vous interromps pour demander à M. Bowie de faire savoir s'il lui reste encore beaucoup de questions à traiter. Les membres du comité pourraient nous dire de leur côté jusqu'à quand ils comptent poursuivre cette séance de questions, parce que le temps presse. Je crois qu'il nous faut prendre une décision pour savoir s'il est possible ou non d'en finir avec des interventions de 30 secondes tout au plus.

M. Bowie: Monsieur le président, nous avons répondu pour notre part aux principales questions soulevés par les témoins au cours des derniers jours. Je suis tout à fait disposé. . .

M. Angus: Je ne crois pas que vous ayez parlé du dernier point, qui a trait à la recommandation faite par l'Association canadienne des industries maritimes concernant la construction et la réparation navale au Canada.

M. Bowie: Je dois dire tout d'abord que le projet de loi C-33 ne traite pas de la construction navale canadienne. Ce n'est pas le but de cette politique.

M. Angus: Il n'y a pas de projet de loi.

M. Bowie: Il n'y a pas de projet de loi. Les responsabilités en ce qui a trait à la construction navale, comme l'a bien fait remarquer M. Clarke, incombent à ISTC. Cela dit, il est important de signaler bien entendu que l'on a tenu compte des besoins de la construction navale canadienne lorsqu'on a rédigé le projet de loi et élaboré la politique de cabotage pour le Canada. Ce n'est pas un projet de loi traitant de la construction navale, mais nous considérons qu'il procure en fait des avantages à l'industrie canadienne de la construction navale.

Ainsi, en soutenant une activité de croisière qui ne pourrait pas exister autrement au Canada, il offre des possibilités d'entretien et de réparation d'un plus grand nombre de navires étrangers. Il me semble que M. Clarke a indiqué, en répondant à une question, qu'on s'apercevait sur la côte Ouest que ces chantiers navals bénéficiaient effectivement de ces activités de croisière en fournissant des services de réparation.

[Text]

By extending the coasting trade to the Continental Shelf, we feel that it increases the likelihood of ships being used in these activities, either being built in Canada or being repaired and refitted in Canada for those activities. Similarly, the extension of the coasting trade through this bill to include all commercial marine-related activities again provides more possibilities for Canadian shipbuilders in terms of repair and refits specifically related to these types of activities.

The Chairman: Gentlemen, I thank you very much. We've appreciated your attendance this afternoon. It's been most helpful.

The members who will be involved in the subcommittee on the St. Lawrence Seaway will meet on Thursday morning. Mr. Atkinson, you've dealt with that issue. The procedure now is that you will meet, form your subcommittee and set your agenda. The clerk will deal with you as to the place. There's no need for the rest of the committee to be here for that organizational meeting.

The next portion of our agenda is the clause-by-clause consideration. We probably should consider getting at that by the first of next week, as early as we can.

Mr. Angus: Mr. Chairman, to make our jobs a lot easier, could we have an indication from the government side if they will be moving the amendments that the officials have indicated they're supportive of? If not now, will you let us know tomorrow?

I don't want to have to go through and draft amendments that you guys are going to do anyway. I can just deal with the ones that I want to poke you in the eye with.

Mr. Atkinson: Didn't Mr. Richardson already give that commitment?

Mr. Angus: Well, he gave a general commitment, but it wasn't in terms of specific amendments. He indicated things they were supportive of. I can't cross-check in terms of what the officials have said today. Just so that we can get a list of the amendments being moved—

Mr. Atkinson: Perhaps I can throw it back into your court by saying that Mr. Richardson will be the one to talk to on that one.

Mr. Angus: That's fine.

The Chairman: We'll undertake to ferret out that information and advise you as to the position.

Mr. Angus: Assuming that we meet next Tuesday for a meeting to deal with clause by clause, Mr. Chairman, what is the deadline for submission of amendments to the clerk?

The Chairman: The clerk advises me that it would be very useful, from his perspective, if he had them by Friday.

[Translation]

En étendant le cabotage au plateau continental, nous considérons qu'il est probable que davantage de navires seront consacrés à ces activités, des navires qui seront soit construits au Canada, soit réparés ou remis en état au Canada à cette fin. De la même manière, en étendant le cabotage à toutes les activités commerciales maritimes, ce projet de loi offre là encore davantage de débouchés aux chantiers navals canadiens, qui se chargeront des opérations de réparation et de remise en état spécialement adaptées à ce genre d'activités.

Le président: Tous mes remerciements, messieurs. Nous vous savons gré d'être venu cet après-midi. Votre intervention nous a été particulièrement utile.

Les membres du comité qui vont participer aux travaux du Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent se réuniront jeudi matin. Monsieur Atkinson, vous avez abordé cette question. Aux termes de la procédure, il vous faut maintenant vous réunir, constituer votre sous-comité et établir votre calendrier. Vous réglerez la question des locaux avec le greffier. Il n'est pas nécessaire que les autres membres du comité soient présents lors de cette séance d'organisation.

Notre calendrier prévoit ensuite une étude article par article. Vous pourriez envisager la chose pour le début de la semaine prochaine, le plus tôt possible.

M. Angus: Monsieur le président, pour que notre tâche soit plus facile, est-ce que le parti ministériel peut nous dire s'il entend déposer les amendements avec lesquels les fonctionnaires se disent d'accord? Si ce n'est pas aujourd'hui, pourriez-vous nous le faire savoir demain?

Je n'ai pas l'intention de me mettre à rédiger des amendements que vous comptez de toute façon présenter. Je veux pouvoir me consacrer en priorité à ceux que je compte bien vous mettre dans les dents.

M. Atkinson: M. Richardson n'a-t-il pas déjà pris cet engagement?

M. Angus: Nous avons un engagement de type général, mais pas en ce qui a trait aux différents amendements en particulier. Il nous a dit sur quoi il était d'accord. Je ne suis pas en mesure de comparer avec ce que les fonctionnaires nous ont dit aujourd'hui. Il faudrait donc que nous ayons une liste des amendements proposés. . .

M. Atkinson: Je pourrais peut-être renvoyer la balle dans votre camp en vous disant que c'est avec M. Richardson qu'il faut en parler.

M. Angus: Très bien.

Le président: Nous allons déterrer toute cette information et vous informer de notre position.

M. Angus: En supposant que nous nous réunissions mardi prochain pour procéder à l'étude article par article, monsieur le président, quelle est la date limite pour présenter les amendements au greffier?

Le président: Le greffier m'informe que ce serait une bonne chose, en ce qui le concerne, s'il pouvait les avoir vendredi.

[Texte]

Mr. Angus: Is that by Friday at the close of business?

The Chairman: Yes.

We'll now adjourn to the call of the chair.

[Traduction]

M. Angus: C'est-à-dire vendredi à la fin de la journée de travail?

Le président: Oui.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Seafarers' International Union of Canada:

Roman Gralewicz, President;

Joseph R. Nuss, Legal Counsel.

From the St. Lawrence Cruise Lines:

James Clark, Vice-President.

From the Canadian Maritime Industries Association:

J.Y. Clarke, President and Chief Executive Officer.

From Transport Canada:

Bruce Bowie, Director, Marine Policy;

Antoine Côté, Senior Advisor Marine;

Marc Gauthier, Legal Counsel;

Jim Young, Legal Counsel.

TÉMOINS

Du Syndicat international des marins canadiens:

Roman Gralewicz, président;

Joseph R. Nuss, conseiller juridique.

De St. Lawrence Cruise Lines:

James Clark, vice-président.

De l'Association canadienne des industries maritimes:

J.Y. Clarke, président et principal administrateur.

De Transports Canada:

Bruce Bowie, directeur, Politique maritime;

Antoine Côté, conseiller principal—maritime;

Marc Gauthier, conseiller juridique;

Jim Young, conseiller juridique.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

068790040

JUN 3 1992

